جامعة حلوان
كلية الآداب
قسم التاريخ

النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني - الروماني
"دراسة وثائقية من خلال الأوراق البردية"

رسالة مقدمة من

عبد اللطيف فايز علي محمد

لنيل درجة الماجستير في التاريخ اليوناني- الروماني

تحت إشراف
الأستاذ الدكتور

محمود إبراهيم السعدني
أستاذ تاريخ الحضارة اليونانية الرومانية
ووكيل الكلية لشئون البيئة وخدمة المجتمع

٢٠٠٦



جامعة حلوان
كلية الآداب
قسم التاريخ

النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني - الروماني

"دراسة وثائقية من خلال الأوراق البردية"

رسالة مقدمة من

عبد اللطيف فايز علي محمد

لنيل درجة الماجستير في التاريخ اليوناني- الروماني

تحت إشراف

الأستاذ الدكتور

محمود إبراهيم السعدني

أستاذ تاريخ الحضارة اليونانية الرومانية

ووكيل الكلية لشئون البيئة وخدمة المجتمع

٢٠٠٦

اعتماد الرسالة من لجنة الحكم والمناقشة

اسم الباحث : عبد اللطيف فايز علي محمد

الدرجة العلمية : الماجستير

عنوان الرسالة : النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني – الروماني "دراسة وثائقية من خلال الأوراق البردية"

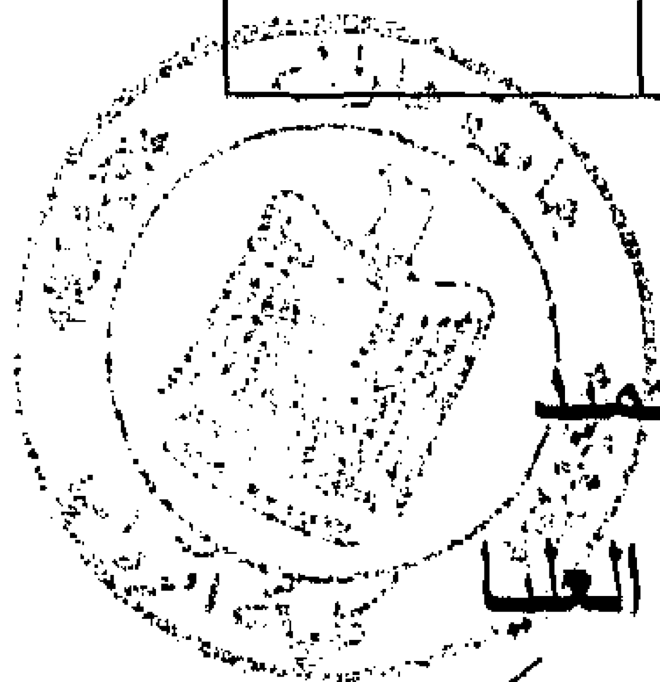
الإشراف : أ.د / محمــود إبراهيم السعدني – استاذ تاريخ الحضارة اليونانية الرومانـيـة– ووكــيل كلية الآداب لشئون البيئة وخدمة المجتمع. جامعة حلوان.

تاريخ التسجيل : ٢٠٠٢/٦/٣

تاريخ المناقشة : ٢٠٠٦/٩/١٧

تكونت لجنة المناقشة من السادة الأساتذة:

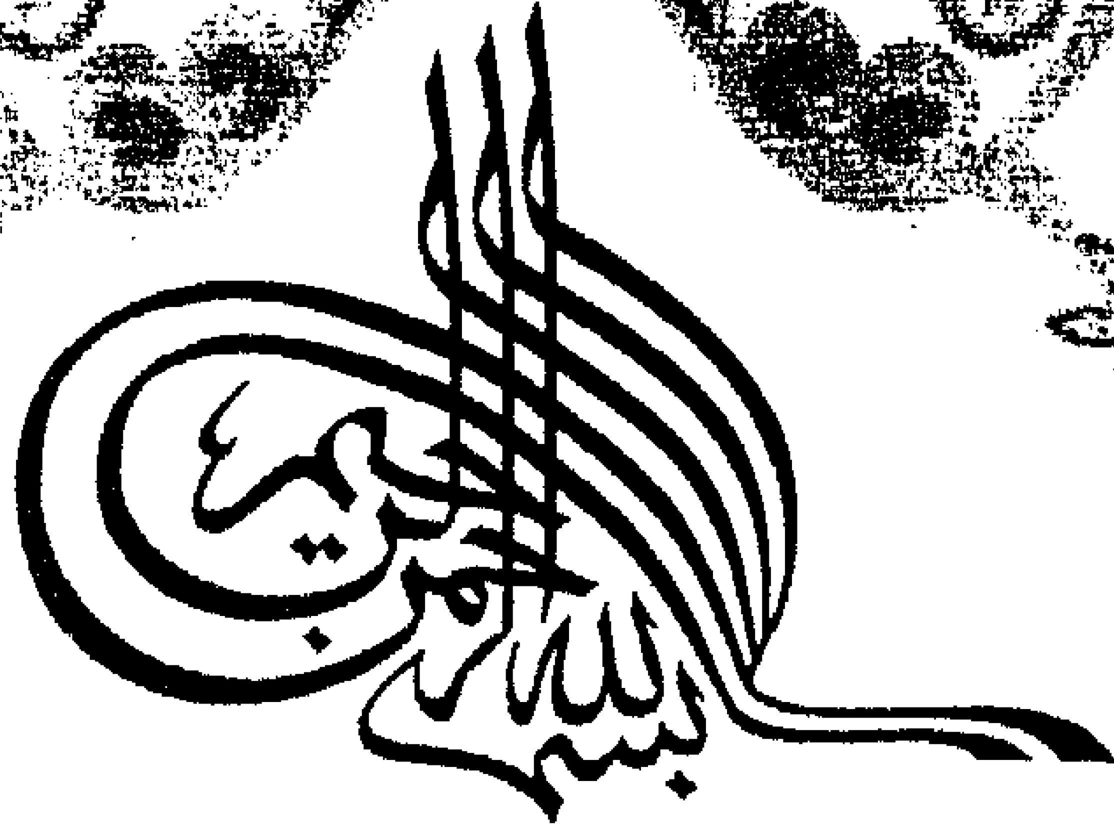
م	الاسم	الوظيفة	الصفة باللجنة	التوقيع
١	**أ.د/ محمود إبراهيم السعدني**	أستاذ تاريخ الحضارة اليونانية الرومانية – ووكيل كلية الآداب لشئون البيئة وخدمة المجتمع جامعة حلوان	رئيساً ومشرفاً	
٢	**أ.د/ محمد السيد عبد الغني**	أستاذ التاريخ والحضارة اليونانية الرومانية كلية الآداب– جامعة الإسكندرية	عضواً	
٣	**أ.م.د/ أبو اليسر عبد العظيم فرح**	أستاذ التاريخ اليوناني الروماني المساعد– كلية الآداب– جامعة عين شمس	عضواً	



يعتمد

أ.د/ نجوى عبد الحميد

وكيل الكلية للدراسات العليا



وَالأَنْعَـامَ خَلَقَهَـا لَكُـمْ فِـيهَا دِفْءٌ وَمَـنَافِعُ
وَمِـنْهَا تَـأْكُلُونَ (٥) وَلَكُـمْ فِـيهَا جَمَـالٌ حِـينَ
تُرِيحُونَ وَحِينَ تَسْرَحُونَ (٦) وَتَحْمِلُ أَثْقَالَكُمْ إِلَى
بَلَدٍ لَّمْ تَكُونُوا بَالِغِيهِ إِلاَّ بِشِقِّ الأَنفُسِ إِنَّ رَبَّكُمْ
لَـرَءُوفٌ رَّحِـيمٌ (٧) وَالْخَـيْلَ وَالْـبِغَالَ وَالْحَمِـيرَ
لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لاَ تَعْلَمُونَ (٨).

صدق الله العظيم

سورة النحل الآيات (٥، ٦، ٧، ٨)

إهداء

إلى والدي العزيز الحاج/ **فايز علي محمد**

"الذي علمني شموخ الشمس قبل قراءة الكتب"

الذي لم يبخل عليَّ بماله وجهده ونصائحه.

أطال الله عمره ومتعه بوافر الصحة والسعادة.

إلى والدتي الغالية

أطال الله عمرها ومتعها بالصحة والعافية.

إلى عمي العزيز الحاج/ **فوزي علي محمد**

إلى زوجة عمي الغالية

إلى أخوتي وأخواتي

إلى أبناء عمي، وعماتي، وخالاتي.

وإليها ....

بكل الود، والتقدير، والعرفان.

شكر وتقدير

بسم الله الرحمن الرحيم

" فَأَمَّا الزَّبَدُ فَيَذْهَبُ جُفَاءً وَأَمَّا مَا يَنفَعُ النَّاسَ فَيَمْكُثُ فِي الأَرْضِ"

صــــــدق الله العظيم

سورة الرعد الآية (١٧)

أولاً : أحمد الله العزيز القدير الذي وفقني إلى إنجاز هذا البحث رافعاً إليه جلّ وعلا آيات الحمد والثناء لما أمدنـــي بـــه طوال سنوات الدراسة من قوة كانت هي عوني ومثبتي كلما وهن العزم مني. فالحمد كله والشكر كله لله رب العالمين.

ثانياً : كل الشكر والتقدير والاحترام لأستاذي الجليل والعالم الكبير والإنسان المتواضع.

الأستاذ الدكتور/ **محمود إبراهيم السعدني**. لما بذله معي من جهد وفير. ومن نصح وإرشاد وتوجيه. فجزاه الله عني خير الجزاء .

ثالثاً : أتوجه بالشكر والتقدير إلى كل **المؤسسات والهيئات** التي قدمت لي يد المساعدة والعون وأخص بالذكر:

١-المكتبة المركزية بجامعة القاهرة و العاملين بها.

٢-المكتبة المركزية بجامعة عين شمس والعاملين بها.

٣-مركز الدراسات البردية والنقوش جامعة عين شمس والعاملين به.

٤-مكتبة المركز الأمريكي والعاملين به.

٥-مكتبة كلية الآداب جامعة عين شمس والعاملين بها.

٦-مكتبة المعهد الفرنسي للآثار الشرقية والعاملين به.

٧-مكتبة دار الكتب والوثائق المصرية والعاملين بها.

هذا وبالله التوفيق

المقدمة

المقدمة

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام علي أشرف المرسلين سيدنا محمد وعلي آله وصحبه أجمعين. **رَبَّنَا آتِنَا فِي الدُّنْيَا حَسَنَةً وَفِي الآخِرَةِ حَسَنَةً وَقِنَا عَذَابَ النَّارِ** ، وبعد.....

لقد خلق الله الإنسان ويسر له أسباب الحياة، ولا جدال في أن وسائل النقل والمواصلات أحد أهم تلك الأسباب، فمنذ أقدم العصور والإنسان لا غني له عنها، فهو يستخدمها في تنقلاته الدائمة والمستمرة من مكان لآخر وفي أسفاره البعيدة، وهي أيضاً تنقل أمتعته وبضائعه، ومنتجات أرضه. كما أنها عونه في زراعتها، فنحن لا نتصور استمرار الحياة بدون وسائل النقل والمواصلات، وهذا ما دفعني إلى اختيار موضوع:

" النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني- الروماني

" دراسة وثائقية من خلال الأوراق البردية "

لنيل درجة الماجستير

وكان هدف هذه الدراسة هو إلقاء الضوء علي موضوع النقل والمواصلات في مصر خلال فترتين هامتين من تاريخها وهما فترة حكم اليونانيين والرومان لها، من خلال النصوص البردية المعاصرة والمؤرخة بالعصرين اليوناني والروماني لحكم مصر.

ولقد بدأت البحث بدراسة تمهيدية عن "**النقل والمواصلات في مصر قبل العصر الهيللينستي**" أي في مصر القديمة، وفي تسلسل تاريخي منطقي ركزت علي دراسة النقل البري ووسائله، ثم الطرق البرية التي كانت مستخدمة آنذاك، ثم النقل النهري ووسائله والنقل البحري ووسائله، فضلاً عن إلقاء الضوء علي الضرائب والمكوس الجمركية المفروضة علي النقل ووسائله، ثم أسعار وسائل النقل وأجوره.

وتتكون الدراسة من تمهيد وستة فصول وخاتمة وملاحق لجداول وصور وخرائط تتعلق بموضوع الدراسة.

التمهيد: " النقل والمواصلات في مصر قبل العصر الهيللينستي ".

الفصل الأول: النقل البري.

الفصل الثاني: الطرق البرية والمحطات والأبراج الواقعة عليها.

الفصل الثالث: النقل النهري.

الفصل الرابع: النقل البحري والموانئ.

الفصل الخامس: الضرائب والمكوس الجمركية المفروضة علي النقل.

الفصل السادس: أسعار وسائل النقل وأجوره.

وأخيراً أحمد الله تعالي علي أن وفقني في إتمام هذا البحث، وإن كنت قد وفقت في هذا البحث فبعون من الله وتوفيقه، وإن كان هناك من نقصٍ فالكمال لله وحده، "**ولكل شئ إذا ما تم نقصان**". وإن كان من خطأ فمن نفسي ومن الشيطان. "**والله ولي التوفيق**".

فهرس المحتويات

التمهيد

النقل والمواصلات في مصر قبل العصر الهيلليني

النقل والمواصلات في مصر قبل العصر الهيلليني

لقد كان النقل مسألة هامة في حياة المصريين القدماء؛ وذلك لأن انتقال الناس من مكان لآخر، ونقل المحاصيل من مناطق إنتاجها إلى المخازن ثم إلى الأسواق يحتاج إلى وسائل نقل متعددة، وكذلك في أسفارهم البرية والنهرية وأيضا البحرية، فضلا عن نقل الأحجار و الحمولات ذات الأوزان الثقيلة.

وفي مصر القديمة كان الحمار هو وسيلة النقل الرئيسية و ذلك لأنه كان الحيوان الذي دأب المصري منذ أول تاريخه حتى يومنا هذا علي استخدامه في مثل هذا الغرض(١)، فإذا ما أراد الفلاح المصري القديم أن يدرس القمح ساق الحمير إلى الحقل وحملها بحزم القمح (٢)، وكانت هذه الحزم تعلق على جانبي الحمار، وإذا مـا تم تحميل الحمير يبدأ القطيع متباطئاً في الرجوع إلى الضيعة حيث أجران الدرس المخصصة لهذا الغـرض ثم ينتقل بعد ذلك إلى صوامع الغلال(٣). كما أن الحمير كانت ضرورية لقطع المسافات الطويلة في القوافـل الرسمية(٤)، فقد استعمل الحمار منذ اقدم العصور في القوافل والبعثات التي كان يرسلها الملوك إلى الجهـات النائـية(٥)، كما أن الحمار كان يستخدم في الحمل منذ عهد الدولة القديمة(*) فقد عثر له علي رسوم عـدة، أهمها في مصطبة "ورخو" من عهد الأسرة الخامسة بالجيزة، إذ نشاهد حمارين يحملان محفة بينهما لجلوس موظف للتفتيش علي أعمال الحقول(٦).

وكانت وسائل النقل المحلية من الحقل إلى أماكن الإقامة والسكن بالقرية تتم عن طريق الحمير، التي كانت تسير علي جسور القنوات(٧).

---

(١) أدولف إرمان، مصر والحياة المصرية في العصور القديمة، ترجمة/عبد المنعم أبو بكر،محرم كمال ،بدون تاريخ،ص ٤٩٩.

(٢) جورج بوزنر و آخرون، معجم الحضارة المصرية القديمة، ترجمة/ أمين سلامة، مراجعة/ سيد توفيق، مكتبة الأسرة، مهرجان القراءة للجميع، الطبعة الثانية، القاهرة ١٩٩٦، ص ١٤٠.

(٣) أدولف إرمان، المرجع السابق ،ص ص ٤٤٩، ٥٠٠ .

(٤) جورج بوزنر، المرجع السابق .

(٥) سليم حسن، موسوعة مصر القديمة، الجزء الثاني، مكتبة الأسرة، مهرجان القراءة للجميع، القاهرة ٢٠٠٠م، ص ٣٢١.

(*) أو العصر المنفي "استمر من الأسرة الثالثة إلى الأسرة السادسة أي من حوالي" (٢٧٨٠- ٢٢٨٠ق.م)، راجع/ جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ١٥٩.

(٦) نفسه ، ص ١١٧

(٧) ناريمـان درويـش، الجغرافـيا التاريخية لمنطقة المنيا، منذ العصر الفرعوني وحتى نهاية العصر الروماني، مراجعة/ يسري الجوهري، الهيئة المصرية العامة للكتاب (فرع الإسكندرية) ١٩٨٠م، ص ٢١٥.

ولأن الحمـــار هـــو دابة الحمل العادية لصبره وتحمله[٨]، فقد اعتمد عليه النقل البري اعتماداً كلياً، لدرجـــة أن بعـــض حكـــام جزيرة فيلة (Philae) المسئولين عن تجارة السودان حملوا لقب "منظم القوافل" (Caravan-Conductor) [٩].

وإن أحدهم وهو "حرخوف" الذي قام برحلته للبحث عن البخور، والعاج من أعالي بلاد النوبة وكان معه ثلاثمائة حمار عاد بها محملة بالنفائس من هذه الجهات[١٠].

ولـــم يستخدم المصريون القدماء الحمير في أغراض الجر، وذلك لطبيعة أراضي البلاد حيث يقطع دلتا النيل عدد كبير من القنوات المائية، والتي تجعل النقل النهري هو الوسيلة الطبيعية لنقل ما يحتاجونه[١١]، فضـــلاً عن أن المصريين القدماء كانوا يستخدمون الثيران في عملية الجر ونقل الأحجار الثقيلة من المحاجر إلى الأماكن التي تبني فيها، كالمعابد، والأهرام[١٢].

ولقـــد كـــان الأهالـــي يستخدمون الحمير في انتقالاتهم اليومية والذهاب إلى الأسواق، وكان الراجلة وراكبو الحمير يستعملون الجسور التي تربط بين القرى والمدن. ولذلك فقد كان الحمار يلعب دوراً هاماً في المواصلات[١٣].

وبذلـــك كانـــت الحمـــير في مصر القديمة ضرورة لاغني عنها، لقطع المسافات الطويلة في القوافل الرســـمية إلى المناجم أو إلى بلاد النوبة. كما استخدمها البدو في الصحراء العربية، وكذلك التجار الجائلون القادمون من الواحات، فضلاً عن استخداماتها الكثيرة والمتعددة[١٤].

إما عن وسائل النقل البرية الأخرى، فقد كان المصريون القدماء يستخدمون الثور، كما ذكرنا سابقاً، في نقل الأحجار الثقيلة من المحاجر إلى الأماكن التي تبني فيها، فضلاً عن استخدامه في جر عربة الدفن[١٥].

أمـــا بالنســـبة للجمال فان الأحوال تدل علي أن المصري لم يستعمل الجمل فيما قبل العصر العتيق علـــي الأقـــل. ولكن عثر له علي تمثال صغير من الفخار من عصر نقادة في أواخر الألف الرابعة ق.م كما عثر علي تمثال صغير آخر من عهد الأسرة الثامنة عشرة، وكذلك جاء ذكره أحياناً في متون الدولة الحديثة، ممـــا يـــدل علـــي أن الجمـــل كان مستأنساً. ولكن يبدو أنه كان مكروهاً عند قدماء المصريين لصلته بالبدو والأعـــراب علي حواف الصحراء الشرقية، لذلك لم يستعمل عندهم. أما في العصر اليوناني والروماني فقد استخدم بكثرة[١٦].

---

(٨) سليم حسن، المرجع السابق، ج ٢ ــ ص ٢٢١.
(٩) ناريمان درويش، المرجع السابق، ص ٢١٤.
(١٠) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ١١٨.
(١١) ناريمان درويش، المرجع السابق، ص ٢١٥.
(١٢) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ١١٨.
(١٣) نفسه، ص ٢٢١.
(١٤) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ص ١٤٠، ١٤١.
(١٥) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ١١٨.
(١٦) نفسه ، ص ص ١١٨، ١١٩.

أمـــا الخيول فيري "جورج بوزنر" (George Buznar) أن المصريين القدماء عاشوا آلاف السنين دون أن يعرفوها، وأن الآريين(*) هم الذين أدخلوا الخيول والعربات الحربية في جميع دول الشرق الأدنى منذ بداية القرن السابع عشر ق.م. ولم يستعملها سكان وادي النيل إلا عند نهاية حكم الهكسوس، واستقدموها من فلسطين (حوالي ١٦٠٠ ق.م) (١٧).

ولقــد اســتخدم المصـــريون القدماء مجازات لوصف الحصان والعربة منها أن الحصان سمي "**ذلك الحــيوان الجمــيل**" وســميت العــربة "**بالملجمـــة**" ولكنهما ظلا يدعيان "**سوسيم**" (Susim) و "**مركبوت**" (Markabot) "أي **الخيول والمركبات**"(١٨).

ومـــنذ عهد الدولة الحديثة (مطلع القرن ١٦ ق.م) كان الملوك المصريون وعظماء النبلاء يرون أن ركــوب الخـــيل يحط من قدرهم، لذلك فإنهم كانوا يذهبون إلى ميدان القتال أو إلى الاستعراض في مركبات خفيفة ذات عجلتين، مصنوعة من الخشب والجلد والمعدن، يسرع بها حصانان فاخران وفيهما راكبان السائق والمحـــارب. وقـــد حاربـــت فرقة خاصة من راكبي العربات في جميع الحملات الملكية منذ عهد تحو تمس (Thuhtmosis) أما ركوب الخيل فقد ترك للكشافين وحاملي الرسائل(١٩)(*).

لقد كان **نهر النيل** وقنواته وفروعه العديدة في الدلتا هي وسيلة الاتصال الوحيدة في كل أنحاء البلاد، وذلك منذ اقدم العصور. ولابد أن المصريين قد اعتادوا علي استخدام المراكب(٢٠)، خاصة وان طبيعة وادي النـــيل تحـــتم أن تكـــون الحـــركة العامـــة للمواصـــلات بواسطة نهر النيل صعوداً وهبوطاً لحمل الإنسان والبضـــائع(٢١)، ونقـــل الأشياء الضخمة، وفي الرحلات الطويلة(٢٢)، وكذلك نقل الحيوانات والمحاصيل مواد البناء والصناعات(٢٣).

(*)الآريـــون: أو آريـــان هو شعب زجفادا بالهند. استولي علي إيران من الشمال الغربي للهند عام ٢٠٠٠ق.م وكان سبباً في تدهور (Aryans) آريـــون حضـــارة الســـند. وكانت لغته صورة أولية من السنسكريتية ويطلق عليها الآرية. وهي أساس اللغات الهـــندية الأوربـــية. لأن الشعب الآري كان يسكن المناطق الممتدة من آسيا الوسطى حتى شرق أوربا وقد وصل للهند سنة ٣٠٠٠ق.م. وبعض الآريين سكنوا شمال الهند إبان العصر البرونزي والآريون ذوي بشـــرة بيضـــاء اللـــون، وقـــد عرفوا بالنوريكيـــن والتيوتوتيكيـــن ولم يبق من هذا الجنس سوى اللغة الآرية التي تضم عدة لغات تعرف باللغات الهند أوربية. راجع/ htt://ar.wilkipedia.org

(١٧) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ١٣٦.

(١٨) نفسه.

(١٩) نفسه ، ص ١٣٦، ١٣٧.

(*) اخذ الليبيون الحصان والعربة الحربية عن المصريين في القرن الثامن ق.م، كما أخذها أهل النوبة في بداية الألف سنة الأولى ق.م. وتاقلم الحصان جيداً في مصر، فربيت قطعان الخيول من مراعي علي حافة الدلتا ولاسيما في منطقة "بيثوم" وازدهرت الخيول في الدولـــة الحديـــثة، ويرجع البعض ذلك إلى هدايا ملوك آسيا واعتبرت جماعة مشرفي حظائر الخيول وكتبتها موضع تدريب لكبار موظفي المستقبل. راجع/ جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ١٣٧.

(20) Faulkner R.O., "Egyptian Seagoing Ships", JEA, 26, (1940) p.3.

(٢١) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٠.

(٢٢) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ٣٣٦

(٢٣) سليم حسن، المرجع السابق، ص ٢٢٠.

وكــان النــيل والــترع المتفرعة منه طرقاً مائية عظيمة الفائدة، بل كانت أفضل طرق للمواصلات جميعاً. وتعددت أنواع السفن التي تسير في النيل وقنواته(٢٤).

ولقــد كان المصري القديم يصنع قواربه البدائية الأولى بطريقة بسيطة، إذ أنه كان يربط حزماً من سيقان البردي ببعضها، وهذه الزوارق الخفيفة كانت شائعة الاستعمال في عهد الدولة القديمة. وكانت صغيرة الحجــم لا تتســع لأكــثر من شخصين وتسير بالمدرة والمجداف(٢٥). وهذا النوع من المراكب كان يستعمله صــيادو الطيور والأسماك في المستنقعات، أما في مياه النيل فكانت لا تستعمل إلا نادراً وذلك لأن مياه النيل كانت سريعة وشديدة الأمواج(٢٦).

ولقد انتشرت صناعة السفن في كل مدينة ومزرعة كبيرة وتعددت أنواعها واستخداماتها، فاصبح منها القــوارب البحرية البديعة ذات القلاع العظيمة والمجاديف العديدة التي استعملها الأمراء للتنعم والرفاهية(٢٧). فقد كانت هناك مراكب خاصة بنائب الملك تسمي "دهبية" في الأسرة الثامنة عشر، وكانت ذات أبهة، وذات بهو مزخرف زخرفة عالية، وكذلك ذات حجرة (كابينة)، وحتى ذات مرابط للخيول(٢٨).

ولقــد صنعت أنواع من السفن النيلية كان بمقدرتها أن تحمل شحنة عظيمة وتسير في مياه أمواجها هائجــة(٢٩). نقــل علــيها المصريون القدماء المسلات العملاقة والتماثيل الضخمة، وكتل الجرانيت الكبيرة والمتوسطة(٣٠).

وكـــان هــناك أحواض دائمة لبناء السفن تستعمل أخشاب من مصر نفسها وأخشاب من بلاد بونت (Punt) (٣١)، فلــم يكــن المصـــريون في حاجة إلى خشب البلاد الأجنبية ليقوموا بأعمال الملاحة، وإن كان إحضــار الأخشــاب اللبنانية والسورية يسمح لهم بتنمية بناء السفن ويسهل لهم تجهيز أساطيل عظيمة للقيام بتجارة بحرية خارج بلادهم في عرض البحر(٣٢).

ولقــد كان النقل النهري في مصر الفرعونية اقتصادياً اكثر من النقل البري(٣٣)، إذ كان في متناول كــل إنسان في كل وقت، ولذلك فقد كانت تستخدم مياهه طوال العام القوارب العديدة والسفن المشحونة التي تنقل البضائع والحيوانات والمحاصيل(٣٤).

---

(٢٤) جورج بوزنر، المرجع السابق ، ص ٣٣٩.

(٢٥) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٣.

(٢٦) نفسه.

(٢٧) جــيمس هــنري برســتيد، تاريخ مصر منذ اقدم العصور إلى الفتح الفارسي، ترجمة/ حسن كمال، مراجعة/ حسنين الغمراوي، الطبعة الأولى، وزارة المعارف العمومية، القاهرة ١٩٢٩ م، ص ٦٢.

(28) **Faulkner, Op. Cit., p.3.**

(٢٩) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٥.

(٣٠) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ٣٣٩.

(٣١) نفسه، ص ١٩١.

(٣٢) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٥.

(٣٣) ناريمان درويش، المرجع السابق، ٢١٥.

(٣٤) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٠.

أمـا عـن الملاحـة فـي مصـر القديمـة فقـد تزايدت حركة الملاحة طوال عهد الملك "سنفرو" (Snefru)[٣٥]، أول ملـوك الأسرة الرابعة (٢٥٠٠ ق.م) بل أن أول أسطول بحري عرف في تاريخ البشر يـرجع إلـى عهد هذا الملك [٣٦]، إذ يخبرنا "حجر بالرمو" "Palermo Stone" (أنظر ملحق رقم ١) أنه في عهد هذا الملك قد عادت من بلاد سوريا أربعين سفينة محملة بخشب الارز[٣٧] "**إحضار أربعين سفينة محملة بخشب الأرز**" هكذا سجل الكاتب المصري القديم في قائمة إنجازات الملك سنفرو[٣٨].

كمـا يخـبرنا حجر بالرمو أيضا بأن الملك سنفرو قد بني سفناً بلغ طولها مائة ذراع (حوالي ١٧٠ قدمـاً). و مركـب بهـذا الحجم لابد أنها قد أعدت للملاحة البحرية، كما أن هناك سفناً بلغ طولها أربعون، وسـتون ذراعاً[٣٩] وكان لمصر أسطولاً تجارياً يتألف من عدد كبير من السفن . وهناك نماذج مختلفة فهذه سـفن طويلة قلما ترتفع أطرافها، وتلك سفن نقل قصيرة ومقوسة عند طرفيها، وغيرها صنادل لنقل الحبوب والأحجار، وسفن لنقل الماشية والخيول[٤٠]، وسفن بيبلوس[*] (Byblos Boat) التي كانت وسيلة للاتصال بالمستعمرة مع بيبلوس والتي كان موجودة بالفعل في الدولة القديمة[٤١].

وفـي الأسرة الخامسة (ولأول مرة في التاريخ) نجد أن الملك "ساحور رع" (Sahure) يحدث تقدماً باستخدامه للقوة البحرية لنقل جنوده إلى الساحل السوري[٤٢]. ولقد حذت الأسرة السادسة حذوه من قبل "وني" (Wine) الـذي نقل جنوده إلى "كارمل" (Carmel) في "Nmiw" أي سفن رحلات (Travel- Ships) [٤٣] فضلا عن استخدام السفن في نقل الأحجار. ويذكر "وني" نفسه، ضمن تاريخ حياته الذي كتبه بنفسه في ختام القـرن السابع والعشرين ق.م، أن فصيلة من الجنود البحارة عبرت النيل بأمر الملك تحت إمرة خازن مالية الإله (خازن فرعون) ليحضروا إلى قائدهم نفسه تابوتاً حجرياً من محاجر طره الملكية وعاد الجنود بالحجر في سفينة كبيرة تابعة للبلاط فضلاً عن نقل قطع أخرى عديدة[٤٤].

وفـي عهـد الدولـة الوسـطي (Middle Kingdom) وبالتحديد في عهد الملك "منتوحتب الثالث" (Mentuhotep III) أحد ملوك الأسرة الحادية عشر، وضع هذا الملك شئون التجارة الأجنبية في يد موظف ماهـر يقال له " هينو" (Henu) محافظ باب القطر الجنوبي، ووزير المالية أيضا وأمره الملك بغزو سواحل

---

(35) **Faulkner, Loc. Cit.**

(٣٦) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٦.

(٣٧) نفسه. انظر أيضاً/ هنري برستيد، المرجع السابق، ص ٧٥.

(38) **Casson., L.," First Maritime Trade in History" NH, 69, (1960) p.50.**

(39) **Faulkner, Loc. Cit.**

(٤٠) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ١٩١

(*) يـري " بوزنـر" أن هناك التباسا فيما إذا كانت سفن بيبلوس مصنوعة من بيبلوس أو للسفر إلى بيبلوس. في حين أن "فاولكنر" يشير إلى أن هذه السفينة من النوع الذي استخدم في السفر إلى بيبلوس.

(41) **Faulkner. Op. Cit.,p.4.**

(42) **Ibid.**

(43) **Ibid.**

(٤٤) جيمس هنري برستيد، فجر الضمير، ترجمة/ سليم حسن، مكتبة الأسرة، مهرجان القراءة للجميع، القاهرة ١٩٩٩، ص ٦٩.

البحر الأحمر(*)، فسافر إليها ولما بلغ البحر الأحمر بني مركباً أرسله إلى بلاد بونت ثم عاد إلى وطنه عن طريق وادي الحمامات(٤٥).

لكن "نيبي" (Nibbi) تفترض عدم إمكانية أن يكون المصريون القدماء قد استخدموا أي ميناء علي طول شاطئ البحر الأحمر(٤٦). بل وتستبعد أن يكون المصريون القدماء قد حملوا مراكبهم عبر منطقة الجبال بين النيل والبحر الأحمر(٤٧). وتدلل "نيبي" علي صحة افتراضها بعدم وجود ما يدعو المصريين إلى حمل مراكبهم عبر مسافة مائه وستين كيلو متر، عبر أراضي كثيرة التلال علي طول وادي الحمامات إلى البحر الأحمر. وكذلك عدم العثور علي دليل مقنع بشأن النظرية القائلة بأن المصريين قد بنوا مراكبهم علي شاطئ البحر الأحمر قبل بداية رحلتهم(٤٨). ولكن هناك من الأدلة ما يكفي لإثبات وجود نشاط بحري للقدماء المصريين علي شاطئ البحر الأحمر. ومن تلك الأدلة نقش هينو نفسه الذي يصف فيه رحلته إلى بلاد بونت، وجاء فيه :

" لقد أرسلني سيدي لكي أرسل سفينة إلى بلاد بونت ، لكي تحضر إليه المر ..... لقد تركت النيل مع جيش مؤلف من ثلاثة آلاف رجل، كل يوم أرسل لكل منهم قربة مصنوعة من الجلد، جرتين من الماء، عشرين رغيفا من الخبز .... حفرت اثني عشر بئرا .... ثم وصلت إلى البحر الأحمر، صنعت السفينة و أرسلتها " (٤٩).

وفي الأسرة السادسة والعشرين قاد سفن أحد ملوك هذه الأسرة وهو نخاو (Necho) بحارة فينيقيين (Phoenicians) وقاموا برحلة بحرية حول أفريقيا استغرقت أكثر من عامين(٥٠). كما أن الملك نخاو هو أول من شق قناة تؤدي إلى البحر الأحمر، والتي أكملها من بعده الملك "دارا الأول" الفارسي، (حسب قول هيرودوت) وبلغ طول هذه القناة مسافة إبحار أربعة أيام، وكان عرضها يتسع لسفينتين من ذوات الصفوف الثلاثة من المجاديف(٥١).

(*) ولم تكن هذه المهمة سهلة لأن البديل الوحيد للطريق البري، كان الإبحار عبر البحر الأحمر ولكن أماكن التمركز المصرية كانت تمتد علي طول ضفاف نهر النيل واقرب مكان للبحر الأحمر يبعد مسيرة ثمانية أيام سيراً علي الأقدام عبر الصحراء واسهل طريق عبر ممر في الصحراء يسمي وادي الحمامات (Hammamat) **Casson, Op. Cit. p-52**-

(٤٥) جيمس هنري برستيد، تاريخ مصر منذ اقدم العصور إلى الفتح الفارسي، ص ١٠٠.

(46) Nibbi, Z.," Remarks on the two Stelae from Wadi Gasus ", JEA, 62, London (1976)p.45.
(47) Ibid.
(48) Ibid
(49) Casson., Op Cit., P.52.
(50) Herodotus, IV.41.

- وكذلك راجع / محمود السعدني"العلاقات المصرية- اليونانية القديمة" ندوة مصر وعالم البحر المتوسط، آداب القاهرة سنة ١٩٨٦، تحرير/ رؤوف عباس، القاهرة ١٩٨٨،

(51) Herodotus,II.158- 159.

وهناك نقشان يرجعان إلى عصر "أبسماتيك الأول" (Psammetichus I) (٦٦٤ – ٦١٠) والأسرة السادسة والعشرين، فقد تم العثور عليهما بالقرب من شاطئ البحر الأحمر(٥٢)(*). كما تم اكتشاف موقع ميناء يرجع إلى الأسرة الثامنة عشر، بالإضافة إلى اكتشاف نقشين صغيرين وبعض اللوحات (Stelae) الصغيرة والتي تذكر إحداهن اسم بلاد بونت (Bia-n-punt). فضلا عن العثور علي نقش به نص هيروغليفي يسجل أوامر صادرة من الملك "سيزوستريس الأول" (Sesostris) إلى وزيره "أنتيفوكر" (Antefoker) لكي يبني سـفناً لإرسـالها إلى إقليم بونت (٥٣)كما تم العثور علي العديد من النقوش أغلب الظن أنها للحرفيين والعمال الذين صنعوا المراسي الخاصة بالسفن التي كانت تبحر من شاطئ البحر الأحمر.

واحـد هـذه الـنقوش يشـير إلـى ميـناء علي الأرجح هو ميناء "سواأو"(SWW)، لقد جاء فيه:

"...dpt(W) ....(d?) min SWW....sp3t Gbty"

والتي ربما تكون ترجمتها:

".....boats ....(of) the quay of Sww.....the Coptite nome."

".... مراكب .... (أل) رصيف ميناء سواأو "Sww .... إقليم قفط"(٥٤)

وتفترض الأدلة السابقة أن تلك السفن التي أبحرت من البحر الأحمر بنيت في قفط ثم فككت ثم حملت علي أجزاء عن طريق البر إلى شاطئ البحر الأحمر حيث أعيد تركيبها من جديد. ثم يحدث الشيء نفسه عند العودة من الرحلة، فتفكك السفن مرة أخرى وتُحمل مع حمولتها إلى وادي النيل. والمراسي الحجرية قد تمثل رحلـة شاقة في الطريق الصحراوي الوعر، وذلك يفسر عمل المراسي علي موقع الميناء. كما دل علي ذلك أيضا وجود مرسي لم يكتمل بعد (٥٥). كما يؤكد "كاسون" (Casson) أن مسألة نقل المراكب علي أجزاء كان معـروفاً منذ اقدم العصور. فقد نقل الملك رمسيس الثاني مراكبه عبر النيل إلى قفط، ومن قفط علي دواب النقل برا عبر الصحراء الشرقية إلى البحر الأحمر (٥٦).

و إبـان الدولـة الحديثة (New kingdom) (١٥٨٠– ١١٠٠ ق.م) نجد أن الرحلات البحرية في الغالـب كانـت شـيئاً مألوفاً، فقد بدأت الملكة "حتشبسوت" (Hatshepsut) رحلتها إلى الجنوب مع حملتها الشهيرة إلى بلاد بونت(٥٧).والتي سجلتها علي جدران معبدها بالدير البحري (Deir-elBahari)، وتعتبر هذه الرحلة واحداً من أهم إنجازاتها في عصرها(٥٨).

---

(52) Abdl. Monem A.H Sayed., "The Recently Discovered Port On The Red Sea Shore" , JEA, 64, (1978), p.69.

(*) النقشان موجودان في

- Vikentive in Ann. Serv. 52 (1952), p.151. ff.
- Vikentive in Ann. Serv. 54, (1956), p.180. ff.

(53) Abdel Monem A.H.Sayed., Op. Cit., pp. 69-70

(54) Ibid., p.71

(55) Ibid.,

(56) Casson.V.J., Ships and Seamanship in the Ancient World, Princeton, (1973), p.136.

(57) Faulkner, Op. Cit., p.4

(58) Casson., L.," First Maritime Trade in History" p.55.

وتذكــر "نيبـــي" أن مراكب حتشبسوت قد بدأت رحلتها من شرق الدلتا، حيث ابتنت سفنها هناك، ثم عـــبرت قناة وادي الطميلات (Tumelat) إلى البحر الأحمر(٥٩)، وذلك عكس ما يؤكده "برستيد" بان مراكب حتشبســـوت والتي بلغت خمسين مركباً أبحرت عبر المياه المصرية متبعة نهر النيل حتى شرق الدلتا وهناك عبرت وادي الطميلات إلى البحر الأحمر(٦٠).

وفـــي عهـــد "تحوتموس الثالث" (Thutmosis III) (١٥٠٤ – ١٤٥٠ ق.م) رحلت السفن التجارية والـــتجار المصـــريون إلى الموانئ السورية وأحضر السوريون حمولاتهم الغنية إلى مصر. كما أنشأ قواعد عسكرية في الموانئ السورية الرئيسية نقل إليها جنوده عن طريق البحر(٦١).

وبعـــد كـــل ما أوردناه عن النشاط البحري الضخم للقدماء المصريين، والذي يثبت بما لا يدع مجالاً للشك أن المصريين القدماء كان لهم باع طويل في الملاحة النهرية والبحرية. هل من الممكن أن نأخذ برأي "نيبـــي"؟!! والقـــائل بـــأن المصـــريين كـــان لديهم نفور من السفر بعيداً، وأنهم كانوا يتخوفون من ركوب الـــبحر،لأنهم يخشـــون إذا ما حدث لهم حادث في عرض البحر فان أجسادهم سوف تضيع دون أن تقام لها الطقـــوس الدينية الضرورية، مما قد يبدد آمالهم في حياة ما بعد الموت. وزادت بقولها أن المصريين لم يكن لديهـــم الرغبة في أن يصبحوا ملاحين، بل وانهم لم يعرفوا البحر، ولم تكن لديهم خبرة عن الملاحة، وذلك حتى الأسرة الثانية عشرة علي الأقل(٦٢).

يدحـــض رأي "نيبي" السابق رأي آخر للعلامة "سليم حسن" والذي يعتبر ردا علي وجهة نظر "نيبي" وكذلك علي الباحثين الذين يتبنون وجهة النظر هذه، حيث يري أن سكان وادي النيل منذ اقدم العصور وجدوا في نهرهم المنقطع النظير معلماً عظيماً يتعلمون علي يديه أول دروس في الملاحة عرفت في تاريخ البشر، ولا يظـــن عالمنا أن الملاحة في النيل كانت دائماً سهلة لا يعتريها أي خطر، بل كانت مدة الفيضان وهبوب الرياح تحفها مخاطر جمة، ولم يكن المصري بالشخص الذي يخاف هذه المخاطر ويحجم عن اقتحامها وكان نشـــاطهم الـــبحري نتيجة التجارب التي كانوا يقومون بها في نيلهم وما قاموا به من بناء السفن، مما جعلهم ليسوا في حاجة إلى أن يتعلموا من الخارج فن الملاحة(٦٣).

وممـــا يجعلـــنا نـــرفض وجهـــة نظر "نيبي" أيضا قول " جورج بوزنر" بأن مصر كان لديها بحارة حقيقيون. ويستشهد علي ذلك بوصف كاتب قصة البحار الذي تحطمت سفينته في بداية الألف سنة الثانية ق.م ذاكـــراً لمفاخـــر ومتاعـــب ذلـــك المصري المغامر، حيث يقول النص المصري القديم *"خرجت للإبحار في "الأخضـــر العظـــيم" (the Great green) "أي البحر المتوسط(*)" علي ظهر سفينة طولها مائة وعشرون ذراعـــاً (حوالـــي ستون مترا) وعرضها أربعون ذراعاً. ويتألف طاقمها من مائة وعشرين رجلاً من خيرة*

(59) Nibbi, A., "Henu of the Eleventh Dynasty and W3d-wr" GM, 17, (1975)pp. 40, 41

(٦٠) هنري برستد، تاريخ مصر منذ اقدم العصور إلى الفتح الفارسي، ص ١٨٠.

(61) Faulkner Op .Cit.p.5.

(62) Nibbi. "Egyptian Anchors", JEA, 61 (1975), pp.40-41.

(٦٣) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٧ ،٣٠،٢٩.

(*) Ball, J, Egypt in Classical Geographers, Cairo, (1942), p.5.

الـــبحارة في مصري. وسواء كانوا لا يرون غير السماء أو يبصرون اليابسة، فان قلوبهم لأشد من قلوب الأســـود. كـــانوا يتنبئون بهبوب الرياح قبل مجيئها، وبالعاصفة قبل أول تعتعة للرعد. كان كل واحد منهم ينافس الآخر في الشجاعة والقوة......" (٦٤).

أمـــا عـــن **الطـــرق البرية:** في مصر القديمة، فقد كان المصريون القدماء يسلكون أحد ثلاثة طرق رئيسية:

الطـــريق الأول: هـــو طـــريق الشمال حتى خليج السويس، حيث كانت الشحنة تّنقل إلى البر مروراً بالبحيرات المرة ووادي الطميلات حتى مدن الدلتا(٦٥).

أمـــا الطـــريق الثانـــي: هو طريق الجنوب والذي يبدأ من النيل عند قفط – قنا (٦٦)، عبر الصحراء الشـــرقية عـــن طـــريق وادي الحمامات(٦٧)، وينتهي عند شاطئ البحر الأحمر بميناء صغير يدعي "دوا أو" (Douaou) (٦٨) أو ســـواأو (Sww) ميناء بلاد بونت في عهد الدولة القديمة وهو مرسي "وادي الجاسوس" الحديـــث (Gasus Wadi) (٦٩)، ويقع ميناء "دواأو" علي بعد بضعة أميال من ميناء الثغر البطلمي ليوكوس ليمن (Leukos Limen) عند الميناء الحديث في القصير (Quseir) (٧٠).

أما الطريق الثالث: هو طريق أعالي النيل، ولعله كان اقدم الطرق جميعاً(٧١).

وهـــناك بعض الطرق التي امتدت عبر الصحراء الغربية علي الضفة الأخرى للنيل، ومنها الطريق الممتد من "أبيدوس" (Abydus)" (*) وديوسبوليس بارفا أوكسيرينخوس(البهنسا حالياً(*) (Oxyrhynchus) إلى الواحات البحرية (٧٢).

وكان هناك طريق يصل بين مصر وفلسطين (Palestine)، استخدمه المصريون منذ اقدم العصور، وهـــو طريق "رفح" (Via Raphia)، (أنظر ملحق رقم ٢) الذي وصف بأنه اقدم طريق في العالم(٧٣) ويمتد

---

(٦٤) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ٣١٦.

(٦٥) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٥٩.

(٦٦) نفسه، ج١٠، ص٥٤.

(٦٧) نفسه، ج٢، ص ٢٥٩.

(٦٨) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عصر البطالمة، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة ١٩٥٩، ص ١١٩

(٦٩) سليم حسن، المرجع السابق، ج١٠، ص ٥٤.

(٧٠) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ١١٩.

(٧١) نفسه.

(*) أو (العـــرابة المدفونـــة) وتـــبعد حوالي ٥٠ كم إلى الجنوب غرب سوهاج الحالية. ويوجد بها معبد يرجع إلى عهد سيتي الأول ورمسيس الثاني، راجع/ محمود السعدني، تاريخ مصر في عصري البطالمة والرومان، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة ٢٠٠٠ م، ص ٩٩، هامش ٧٦، وكذلك/ جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ١٠.

(*) "البهنســـا حالـــياً " واسم اوكسيرينخوس نوع من أنواع السمك يسمي (القنومة) وهي إحدى عواصم إقليم مصر الوسطي وكانت تسمي في العصور الفرعونية باسم "بيمازيت" والاسم الحالي لها هو البهنسا التابعة لمركز بني مزار محافظة المنيا. راجع/ إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عهد البطالمة ج٢، ص ٣٨٤، ٣٨٧.

(٧٢) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ٢١٥.

(73) Gardiner, A.H., "The Ancient Military Road Between Egypt and Palestine", JEA, 6, (1920), p.99.

هـذا الطريق من القنطرة (El Kntarah) إلى العريش وتبعد المسافة بينهم تسعة وعشرون ميلاً، ومن رفح إلى غزة وتبعد المسافة بينهم عشرون ميلاً(٧٤). ولقد أقيم علي هذا الطريق العديد من آبار المياه العذبة، فقد تـم حفـر بـئر كـل خمسة أو ستة أميال. ولقد استخدم المصريون هذا الطريق للوصول إلى فلسطين. كما استخدمه الفلسطينيون والسوريون للوصول إلى مصر. وكان هذا الطريق طريقاً مألوفاً لدي المصريين سواء للأغراض العسكرية أو التجارية(٧٥).

لقد أهتم المصريون القدماء بحفر الآبار، وإقامة الحاميات علي جانبي الطريق الصحراوي بين النيل والـبحر الأحمـر، وذلك لتشجيع حركة الانتقال(٧٦). كما انهم أقاموا العديد من الحصون علي شاطئي النهر. فالأجنبـي الوافـد يمكن الإعلان عنه في الوقت المناسب في سمنة (Semnah) جنوباً وهي محطة تقع علي الطـريق بين النيل والبحر الأحمر، وذلك أنه كان يخترق عرض الحصن الرئيسي في سمنة شارع، وكانت قوافـل التجارة علي ما يبدو، تمر فيه للتفتيش والمراقبة. وكذلك الموقع السكني الصغير المقام غربي سمنة كانت مهمته، علي الأرجح، هي الإشراف علي حركة القوافل التجارية(٧٧).

أما أجزاء الحصون التي لم تكن ضرورية للدفاع فكان حراسها يقومون بجر السفن من جهة الشلال وحراسـة الأماكـن التي تحيط بها الصحراء، فإذا اكتشفت دوريات الحراسة هجوماً معادياً في هذه الجهة أعلنوا ذلك للحصون المجاورة حتى يتمكنوا جميعاً من صد المغيرين عليهم. كما كان بمقدورهم بواسطة جنود الإشـارة الاسـتنجاد بجنود من الحصون الشمالية. فضلاً عن أن تلك الحصون كانت سدا منيعاً ضد كل من يـريد الدخـول إلى البلاد المصرية بدون إذن(٧٨). كما نظم المصريون القدماء أسطولاً من قوات الشرطة، لحماية الشواطئ المصرية من الطامعين والقراصنة كما يؤكد ذلك فولكنر(٧٩).

---

(74) **Ibid, p.144.**

(75) **.Ibid, pp.144-145**

(٧٦) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ١١٩.

(٧٧) سليم حسن، المرجع السابق، ج١٠، ص ١٦٨.

(٧٨) نفسه.

(79) **Faulkner, Op.Cit.,p.4.**

الفصل الأول
النقل البري

لقــد كـــان موضـــوع النقل مسألة هامة في نظام الاقتصاد البطلمي، إذ أن لوازم الجيش وقت السلم والحــرب علـــي الســواء، وأســفار الملك وحاشيته العديدة وكذلك موظفيه الآخرين، ونقل البريد الحكومي، وبخاصـــة نقل كميات كبيرة من الحبوب الغذائية والمواد الأخرى من أماكن إنتاجها إلى المخازن الملكية في الأقالــيم(١). فضــلاً عــن نقلها من المخازن الملكية إلى أقرب الموانئ النهرية، تمهيداً لنقلها عبر النيل إلى المخازن الملكية في الإسكندرية(٢) كل ذلك كان يتطلب الآلاف من دواب النقل وسائقيها(٣).

ولم يكن موضوع النقل في العصر الروماني بأقل أهمية عنه في العصر البطلمي، فقد اهتم الرومان بدورهم بمسألة النقل، فبالإضافة إلى الأسباب السابقة التي دعت البطالمة إلى الاهتمام بالنقل، كان نقل الأنونا (Annona) ســواء المدنية منها (Annona Civilis) أو العسكرية (Annona Militaris)، فضلاً عن نقل الأحجار من المحاجر الحكومية، من أهم الأسباب التي دعت الإدارة الرومانية إلى الاهتمام بمسألة النقل(٤).

ويجــدر بنا أولاً، أن نتناول الحديث عن وسائل النقل التي استخدمها كل من البطالمة والرومان في مراحل النقل المختلفة.

أولاً : وسائل النقل:

كانــت الحمير (ὄνοι) منذ أقدم العصور (*)هي حيوان الحمل الرئيسي. وخلال العصريين اليوناني والرومانـــي كانــت الحمير هي الحيوان الأكثر استخداماً في عمليات النقل البري المختلفة، حيث كان يعتمد عليها بشكل كبير في نقل المنتجات الزراعية من الحقول إلى مخازن الغلال (θησαύροι)، ومن مخازن الغـــلال إلى الموانئ (ὅρμοι) النهرية (٥)كما كانت تستخدم في حمل الأفراد أثناء ذهابهم وإيابهم من وإلي أماكن عملهم، فضلاً عن انهم كانوا يستخدمونها في تنقلاتهم المختلفة بين العديد من القرى والأقاليم(٦).

أما الجمال (κάμηλοι) فكانت تلي الحمير في الأهمية، ويبدو أن البطالمة هم أول من قام بمحاولة جديـــة لأقلمـــة هذا النوع من الدواب، وأنهم أول من استقدم الجمال إلى مصر واستخدمها في النقل البري(٧)

---

(1) Rostovtzeff, M., The Social and Economic History of the Hellenistic World, vol., 1, Oxford, (1941), p.314. (SEHHW). وسوف نشير إلى هذا المرجع بالاختصار

(٢) كمــال عــباس كاسب، قرية تيتونيس في العصر البطلمي، نظامها الإداري ونشاطها الاقتصادي وحياتها الاجتماعية ومخلفاتها الأثرية،(دراسة مستمدة من المصادر الأصلية)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عين شمس ١٩٩٤، ص ٨٩.

(3) Rostovtzeff, Loc. Cit.

(4) Johnson, A .C ., Roman Egypt to the Reign of Diocletian , Baltimore, (1936), pp. 404, 405

(*) أنظر:الفصل التمهيدي، ص ص ١ ،٢.

(5) Rostovtzeff, M., A Large Estate in Egypt in the Third Century B.C "A Study Economic History" Madison, (1922), p110.

(٦) نافتالي لويس، الحياة في مصر في العصر الروماني، (٣٠ ق.م- ٢٨٤م) ترجمة وتعليق/ آمال محمد الروبي، مراجعة/ محمد حمدي إبراهيم، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ط١، (١٩٩٧م) ص ١٤٥.

(٧) هـــ. أيدرس بل، مصر من الاسكندر الأكبر حتى الفتح العربي، (دراسة في انتشار الحضارة الهيللينية واضمحلالها) ترجمة/ عبد اللطيف أحمد علي، دار النهضة العربية (١٩٧٢م)، ص ٦٤، ٦٨

-P.C.Z., II, 59143,intro,P.3(about 256 B.C);Ibid., 59207, (about, 265 or 254 B.C) Comment Lines, 5-7, p.60 ; B.G.U, 1351, 1353.

ويذكـــر "تارن" (Tarn) أن بطلميوس الثاني (فيلادلفوس) (*)(Φιλάδελφος) (٢٨٥ –٢٤٦ ق.م) هو أول مـــن اســـتقدم الجمال إلى مصر(٨)، وكانت تستخدم في نقل المحاصيل الزراعية من الحقول، وكذلك في نقل جـــرار النبـــيذ والزيت(٩). كما كانت الجمال تستخدم في نقل الأحجار من محاجر الحكومة(١٠)ليس هذا فقط، وإنمـــا كانت الجمال تستخدم في نقل الأحجار اللازمة لبناء القصور الإمبراطورية (١١) فضلاً عن أن الجمال استخدمت في نقل البريد من المكاتب البريدية الواقعة في جهات صحراوية(١٢).

كذلك استخدمت البغال والثيران (Βοῦς) في أغراض الجر ونقل الأحمال ذات الأوزان الثقيلة سواء بشكل فردي أو زوجي(١٣).

أمـــا فـــيما يتعلق "بالخيل" (ἵπποι)، فإن البطالمة قد أولوها عناية خاصة، حيث كانوا يستخدمونها في الـــنقل والصـــيد والجـــيش (١٤) وكـــان "أبوللونيوس" (Ἀπολλώνιος) الديويكيتيس (*) (Διοικητής) (أي وزير المالية) بطلميوس الثاني، يولي الخيل اهتماماً خاصاً، وذلك لأنه كان يستخدمها في السفر والجيش، بالإضافة إلى أنه كان يستخدمها في تنظيم رحلات صيد إلى الصحراء إلى جانب الحمير(١٥) كما كان "زينون" (Ζήνων) وكيل أعماله يحتفظ بالخيل ويوليها اهتمامه الخاص(١٦) ولقد كان للملك البطلمي خيوله الخاصة به (Βασιλικοί ἵπποι)(١٧). فضـــلاً عمـــا ســـبق فقد كانت الخيول تستخدم في نقل البريد وخاصة الرسائل العاجلة(١٨) كما كانت الخيول تستخدم بشكل كبير في امتطاء الفرسان لها ولم يكن يملكها سوي قلة من كبار الملاك (١٩).

أمـــا "**عربات النقل**" فقد كان استخدامها قليلاً علي الرغم من أن ضريبة وجدت في مصـر العليا كانت تجبـــي علي عربات النقل(٢٠) ولقد كانت عربات النقل تحمل الأثقال التي كان من الصعب أن تحملها ظهور

(*) كان بطلميوس الثاني يلقب" بفيلادلفوس" وهو لقب يعني "المحب لأخته" "أرسينوي" التي تزوجها خروجاً علي العرف والتقاليد آنذاك، وكانـــت هـــي المقصـــودة أولاً بذاك اللقب، أي المحبة لأخيها . راجع/ محمود إبراهيم السعدنى، تاريخ مصر في عهدي البطالمة والرومان، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ٢٠٠٠، ص ٣٢ حاشية رقم ٩٢.

(8) Tarn, W.W , The Hellenistic Civilization, London, (1952)p. 183

(٩) نافتالي لويس، المرجع السابق .

(10) Johnson, Op.Cit., p. 405.

(11) P. Oxy , LV, 3788 (309.A.D)p.43

(١٢) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٦٦.

(١٣) نافتالي لويس، المرجع السابق.

(١٤) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ج٣، ص ١٩.

(*)الديويكيتـــيس: معناها في الأصل مدير الضيعة، وهو لفظ يطلق علي موظف كبير يماثل " وزير المالية في العصر الحالي" ، ويعتبر ممـــثل الملـــك الأول فـــي الشئون المالية والاقتصادية. راجع / عاصم احمد حسين عثمان ، الضرائب في مصر في العصر البطلمي ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة عين شمس ، القاهرة ، ١٩٧٧ ص ص ٢٣، ٢٤ .

(15) Rostovtzeff., A Large Estate , p.112

(16) Ibid,p.111

(17) P. Petrie, III, 54(a), 4.

- كذلك راجع / إبراهيم نصحي ، تاريخ مصر في عصر البطالمة ج٣، ص ، ٢٠ ، حاشية رقم ٢.

(١٨) نفسه، ص ٦٦.

(١٩) نافتالي لويس، المرجع السابق .

(20) Johnson, Op. Cit., p.403.

الحـــيوانات [٢١] مـــثل الأحجار التي كانت تنقل من محاجر الصحراء الشرقية [٢٢] ولقد كانت بعض الضياع الكبرى (Δορεαὶ) تمتلك عربات نقل من اجل عمل المزرعة[٢٣].

ثانيا: ملكية وسائل النقل:

لقــد بنيــت المؤسسة الاقتصادية في مصر في عصر البطالمة في الأساس علي المركزية والسيطرة الــتامة من قبل الدولة، فبالإضافة إلى تأميم كل نواحي الحياة تقريباً. كان كل شئ للدولة ومن خلال الدولة، ولــم يــترك للأفــراد شئ باستثناء، النذر اليسير، وبموجب الحق الإلهي (Divine Right) أسس البطالمة إداراتهم، السياسية، والاجتماعية، والاقتصادية[٢٤].

وبالــرغم مــن ذلك، ونظراً لحاجة الدولة الشديدة والملحة لأعداد هائلة من وسائل النقل، فقد سمحت للأفــراد بامتلاك مختلف وسائل النقل البري ، بل والمائي أيضا بدليل أنه كان لدي الأفراد مثل ما كان لدي الملك من مختلف وسائل النقل، ويبدو أن الدولة في الظروف العادية كانت تتعاقد مع عدد ممن يحترفون النقل الــبري(ονηλάται) للعمــل في خدمة التاج، أما في أوقات الضرورة فإنه من المحتمل أن البطالمة كانوا يســتغلون حــق الحكومــة فــي تســخير كل ما يلزمهم من وسائل النقل المختلفة والرجال لسد احتياجاتهم الضرورية[٢٥].

إذاً فقــد كانت الدولة المتمثلة في الملك، تمتلك وسائل النقل الخاصة بها، كما أن الأفراد أيضا كانوا يمــتلكون وســائل النقل الخاصة بهم، وبذلك فقد كان هناك نوعان من الملكية الخاصة بوسائل النقل، وهما ملكية الدولة، والمتمثلة في الملك، وملكية الأفراد.

(أ) ملكية الدولة:

لقد كان الملك يملك تحت تصرفه وسائل النقل، فكان لــه جياده وجماله وحميره وبغاله وعرباته[٢٦]. وكان البطالمة يعتنون بتربية الحيوانات المستأنسة علي اختلاف أنواعها تحقيقاً لمراميهم المتعددة، إذ أن هذه الحيوانات كانت تربي لعدة أغراض. منها ما كان يربي بغرض الزراعة، ومنها ما كان يربي بغرض النقل، فضلاً عن الأغراض الأخرى[٢٧].

وتذكــر "بــريو" (Préaux) أن الملك البطلمي كان يمتلك قطعاناً كبيرة من البقر والحمير والخيول والبغال كانت مخصصة لأعمال النقل[٢٨].ومعني ذلك أن هذه القطعان كانت غير القطعان التي كانت تستخدم

---

(٢١) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٥

(22) Murray, G., "The Roman Roads and Stations in the Eastern Desert of Egypt" JEA, 11, London, (1925), p.147.

(23) Johnson, Loc.Cit.

(24) Rostovtzeff , "The Foundations of Social and Economic Life in Egypt in the Hellenistic Times" JEA,6, London, (1920) p.164.
وسوف نشير إلى هذا المرجع بالاختصار(FSELEHT)

(25) Rostovtzeff, SEHHW,p.315

(٢٦) عاصم أحمد حسين،المرجع السابق، ص ١٦٥.

(٢٧) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ص٢٨٣، ٢٨٤.

(28) Preaux, C., L'Economie Royal des Lagides, Bruxelles, (1939) p.213.

في الأعمال الزراعية. بينما يري " نصحي" أنه ليس هناك ما يبرر وجود قطعان من الماشية خاصة للأعمال الزراعــية، وأخري لأعمال النقل، وإلا ففيما كانت تعمل ماشية الملك المخصصة للنقل بعد الانتهاء من نقل المحصــول؟ إذا: فلابد أن ماشية الملك أو الجزء الأكبر منها كان يستخدم في الأعمال الزراعية طوال موسم الزراعة ثم تستخدم بعد ذلك في نقل المحاصيل(٢٩).

ولكن بالرغم من أن رأي "نصحي" يبدو وجيهاً ومنطقياً إلا أن هناك من الأدلة ما يبرهن علي وجود ماشية كانت مخصصة لأعمال الزراعة وأخري مخصصة لأعمال النقل ومنها، قول "بريو" سابق الذكر، بأن الملــك البطلمي كان يملك ماشية مخصصة لأعمال النقل(٣٠) كما أن هناك بردية تعود إلى النصف الأول من القــرن الثالث قبل الميلاد تتحدث عن حساب كميات من النخالة التي تستخدم كعلف للبغال والحمير والجمال ويؤكــد "إدجــار" (Edgar) ناشر هذه البردية أن هذه الحيوانات كانت تستخدم للسفر والنقل وليس للأعمال الزراعــية(٣١) إذا طبقاً "لإدجار" أيضا فإن هناك دواب تستخدم للزراعة وأخري للنقل، وليس ما يستخدم من الدواب في الزراعة يستخدم أيضا في النقل.وأيضا نجد أنه في نفس البردية جاء ذكر كلمة (νωτοφόροις) والتــي ترجمها ناشر البردية علي أنها تعني "حيوانات الحمل" (Pack Mules) وكذلك كلمة (ημιόνους) والتــي تــرجمها ناشر البردية أيضا علي أنها تعني "حيوانات النقل" (Carriage Mules) (أو البغال التي تســتخدم فــي الــنقل) بالإضافة إلى ذلك فإن ناشر البردية ذكر أن كلمة (συνωρίτας) والتي جاءت في الــبردية أيضا،لا تعني أنها "سائقو الدواب" بل أن المقصود من هذه الكلمة هو "حيوانات النقل" أو "حيوانات الحمــل" (٣٢) وهــذا إن دل فإنمــا يــدل علــي أن هناك فرقاً واضحاً بين الحيوانات التي تستخدم في النقل والحيوانات الأخرى ومنها التي تستخدم في الزراعة.

وأخيراً هناك بردية تعود إلى نهاية القرن الثالث قبل الميلادي (٢٠٨ تقريباً) وهي عبارة عن خطاب مرسل من الديويكيتيس (وزير المالية) إلى شخص يدعي أرتيمون (Ἀρτέμων) يبدو أنه كان "أويكونوموس" (οἰκονομός) (عامل المالية(*)) إقليم أرسينوى (*)(Ἀρσινόη)"الفيوم" جاء في هذا الخطاب .

"إن دواب الحمــل الموجــودة فــي الإقلــيم، فيما عدا تلك التي تستخدم في الزراعة يجب جمعها واستخدامها في نقل الحبوب الغذائية"(٣٣)

---

(٢٩) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٢٨٤.

(30) Preaux, Loc. Cit.

(31) P.C.Z., I, 59009 (about 259 B.C) p. 14

(32) Ibid. Comment Lines, 11-12 , p.15.

(*)الأيكونوموس: لقب يطلق علي أحد عمال المالية الرسميين. وكان من أهم ممثلي "وزير المالية" في إقليمه، ومعني هذا اللقب أصلا هــو" مديــر الشئون الخاصة"، راجع/ شحاتة محمد إسماعيل، انحرافات الموظفين في عصر البطالمة، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب ،جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٧٨، ص ٨. وتتكون كلمة الأويكونوموس (οἰκονομός) من مقطعين، الأول (οἰκό) والثانــي (νομός) والمقطع الأول مشتق من الكلمة (οἰκι) أو (οἶκος) والتي تعني "بيتاً أو ضيعة" وكلمة (الاويكونوموس) تعني مديــر الشــئون الخاصة، راجع/ أبو اليسر عبد العظيم فرح، مهام الاويكونوموس (عامل المالية في مصر في عصر البطالمة، دراسة وثائقية) رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب جامعة عين شمس، القاهرة، ص ١٦-١٧.

(*)أرسينوي: هي إحدى أقاليم مصر الوسطي وكان اسمها في السابق "كروكوديلوبوليس" (Crocodilopolis) وتعني مدينة التمساح والاسم المصري لها "شتتShetet" والآن مدينة الفيوم. راجع/ نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٢، ص ٣٨٤.

(33) P.Tebt, III, 704, 11. 19-25; Preaux, Op. Cit, pp. 214- 215.

ويتضح لنا من خلال هذا الخطاب، أن هناك حيوانات تستخدم في النقل وأخري في الزراعة.

هذا عن الحمير والجمال والبغال، فماذا عن الخيول؟

أمـــا الخيول فإنها وإن كانت لا تستخدم في الشئون الزراعية إلا نادراً، فإنها كانت تستخدم بكثرة في الجـــيش، لذلــك فإن البطالمة كانوا يستقدمونها من قورينائية وسوريا (Syria) وربما من بلاد العرب، ولما كان نقل الخيول من الخارج أمرا عسيراً، فإن البطالمة عملوا علي تربيتها في مصر، ولقد كانت خيول الملك يعهد بكافة شئونها من تربية ورعاية إلى مراقبين (ἱπποσκόοι) مختصين بذلك [٣٤].

في العصر الروماني، كانت الدولة أيضا تمتلك وسائل النقل الخاصة بها، ويبدو أنها كانت تمتلك عدداً كبـــيراً من دواب الحمل بدليل أنها كانت تسمح لمستأجري الأراضي الحكومية باستخدام دوابها الخاصة بها لنقل محاصيلهم نظير مكس نقل خاص بذلك[٣٥].

أما الجمال فليس هناك إلا إشارات قليلة توضح أنها كانت تمتلك ملكية خاصة، ويبدو أن الحكومة قد احتكرت ملكيتها خلال القرن الأول الميلادي لأهمية هذا الحيوان في نقل المتاجر في الصحراء [٣٦].

(ب)ملكية الأفراد:

لـــم يكن الملك البطلمي يحتكر الحيوانات المخصصة للنقل، إذ أن الأفراد كانوا يشاركون في ذلك[٣٧] ويتضـــح ذلــك مـــن خـــلال وثـــيقة بردية تعود إلى القرن الثالث ق.م وهي عبارة عن أوامر صادرة من "الديويكيتيس" (وزير المالية) إلى (الأويكونوموس) عامل المالية" جاء فيها:

"قـــم بإعداد قائمة بالماشية المستخدمة في الزراعة، الماشية الملكية (βασιλικῶν κτηνῶν) **والماشـــية الخاصـــة** (ἰδιωτικῶν) **علي السواء، وابذل قصارى جهدك في رعاية نتاج (ذرية) الماشية الملكية..."**[٣٨]

وبذلك نري من خلال هذه الوثيقة البردية أنه كان هناك ماشية خاصة بالملك وماشية خاصة بالأفراد.

وأيضـــا هناك وثيقة بردية تعود إلى القرن الثالث ق.م تحدثنا بأن أحد مزارعي الملك، وكان يقوم بزراعة مائة وستين أرورة (Aroura[*]) قد شكا من أن أحد رجال الشرطة (φύλακες) أخذ منه زوجاً من الثيران وزوجين من الحمير مما قد يمنعه في جمع المحصول وسداد الإيجار[٣٩].ولكن هل كانت هذه الماشية ملك هذا المزارع أم أنها أقرضت له من ماشية الملك؟ لو أنها لم تكن ملكه لما اجترأ الشرطي علي ما فعله، فـــلا يعقـــل أن يعـــتدي أحـــد رجال الشرطة علي ماشية تابعة للملك، هذا إلى أنه من المستبعد أن يقوم هذا المزارع بزراعة هذا القدر من الأراضي دون أن يكون لديه علي الأقل جانباً من الماشية اللازمة لذلك.

---

(34) Preaux, Op. Cit, pp. 214- 215.

(٣٥) آمـــال محمـــد محمـــد الروبـــي، مصـــر في عصر الرومان، دارسة سياسية اقتصادية اجتماعية في ضوء الوثائق التاريخية (٣٠ ق.م –٢٨٤م)، ١٩٨٠ –١٩٨١م، ص ٢٥٢.

(٣٦) نفسه، ص٢٥٩.

(٣٧) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٢٨٤.

(38) P. Tebt., III, 703, 11.63-68.

(*)الأرورة: هي وحدة القياس في الأراضي الزراعية وتساوي ٢٧٥٦ متراً مربعاً.

(39) P. Lille,8; -إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ٢٨٤

وإذا كان مزارعو الملك يمتلكون ماشية منذ القرن الثالث، كما اتضح من بردية (Lille) سابقة الذكر فإنه من الطبيعي أن يمتلك بعض أرباب الإقطاعيات (κληροῦχοι) ويوجه خاص أرباب الضياع(٤٠).

ويعتـبر "أبوللونـيوس" "وزير مالية بطلميوس الثاني" اشهر أرباب الضياع، حيث كان يمتلك ضيعة كانـت تضم عشرة آلاف أرورة في فيلادلفيا (*)(Philadelphia)(٤١). وإن ضيعة بهذا الحجم وهذا الاتساع لابـد أنهـا احتاجـت إلى عدد ضخم من حيوانات الحمل لكي تنقل منتجات هذه الضيعة إلى فيلادلفيا ومن فيلادلفـيا إلـى اقـرب قناة ملاحية، وأقرب مكان بري إلى فيلادلفيا كان كيركي (κέρκη) علي قناة الفيوم الرئيسـية(٤٢)ولقـد كان هناك قناة مائية تسمي باتسونتيوس (πατσώντευς)كانت تمر بفيلادلفيا (٤٣) ولقد كانت ضيعة أبوللونيوس تمتلك العديد من الحمير، ولكن هذا العدد، بالتأكيد لم يكن يكفي لسد حاجة الضيعة وخاصـة فـي موسم الحصاد الممتلئ. لذلك نجد أن "زينون" وكيل أعمال "أبوللونيوس" يلجا إلى حيلة ماكرة لتوفير العدد اللازم من الحمير. وهي أنه كان يعطي قرضاً من المال للفلاحين الذين يحتاجون بشدة إلى حمير تعينهم علي نقل محاصيلهم، وذلك لكي يشتروا به حميراً لهم ، ولكن هذا القرض كان مشروطاً، بأنه في حالة إذا ما عجز الفلاحون عن سداد هذا القرض يحق لزينون أن يأخذ أفضل ما لديهم من حمير(٤٤) وبالطبع فإن الفلاحيـن فـي ظـل الأعباء الفادحة والعديدة التي كانوا يرزحون تحت وطأتها (٤٥)فإنهم في الغالب سوف يعجزون عن سداد هذا القرض، و"زينون" كان يعرف ذلك جيداً، لذلك فقد كانت هذه الحيلة محاولة جيدة من زيـنون لتأميـن عملية النقل، فإنه بهذه الطريقة يضمن نقل الغلال من الحقول إلى فيلادلفيا ومنها إلى ميناء كيركي(٤٦).

ولا أدل علي ثروة أبوللونيوس أيضا من الماشية، من أنه اختار بنفسه اثنين وأربعين رأساً من أجمل ماشـيته لـتقديمها قرباناً في حفل "البطولمايا" وهو الذي كان يقام تخليداً "لذكري (بطلميوس الأول) "سوتير" (Sotêr) (٣٠٥- ٢٨٢ ق.م) (٤٧).

---

(٤٠) نفسه.

(*) فيلادلفيا: محلها الآن خرابة جرزة في شمال شرق محافظة الفيوم، راجع/ أيدرس بل: المرجع السابق.

(٤١) أيدرس بل، المرجع السابق،

(42) **Rostovtzeff., Large Estate, p.122.**

(٤٣) آمال الروبي، كرانيس – كوم أوشيم، دراسة بعض المظاهر الاقتصادية والاجتماعية في العصر الروماني (٣٠- ق.م –٢٨٤م) رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، (١٩٧٥)، ص١٤٣.

(44) **Rostovtzeff,Loc.Cit.**

(٤٥) سليم حسن، المرجع السابق، ج١٤، ص ٥٩٠.

(46) **Rostovtzeff, Loc.Cit.**

(٤٧) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص٢٨٥.

وهــناك بردية[48] تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني الميلادي (١٣٤- ١٣٦م)، وهي عبارة عن بيان أعد إلى " أرخياس" (Ἀρχίας) ستراتيجوس(*)(στρατηγός) قسم(*) (μερίς)"هيراكليديس"(*) (Ἡρακλείδου) الـتابعة لإقليم (νομός) أرســينوي، ولقــد أعــد هذا التقرير من قبل شخص يدعي "ديوســكوروس" (Διόσκουρος) المشــرف علــي الجمــال (καμηλοτρόφος) في قرية "كرانيس" (κaρανίς) (كــوم أوشيم) وهذا التقرير عبارة عن قائمة بعدد الجمال و أسماء ملاكها من قرية كرانيس، ويوضح لنا هذا التقرير كيف أن الأفراد كانوا يملكون قطعاناً من الجمال.

وكــان هــذا النوع من التقارير يرسل إلى الإستراتيجوس أو الباسيليكوجرامتيوس (الكاتب الملكي) (βασιλικογραμματεύς)، أما في هذه الحالة فقد أرسل إلى الإستراتيجوس فقط .

---

(48) Husselman, E. M., "Papyris from Karanis" Michigan Papyri, vol., IX, (1971) pp. 55-57.

(*) ســتراتيجوس: (στρατηχός): تعنــي القائد وهو لقب إغريقي خالص، وعين في الأصل لقيادة القوات العسكرية في الإقليم، ثم اصــبح فــيما بعد صاحب الاختصاصات المالية والمدنية، ثم صار في النهاية المدير الفعلي للإقليم، راجع/ أيدرس بل، والمرجع السابق، ص ٥٩.

(*) كانــت مديــرية أرســينوي (الفــيوم) تخــتلف عــن المديــريات الأخــرى مــن حيــث التقسيم، حيث كانت تقسم إلى أقسام (Merides) والمفــرد Meris) بلــغ عددها أربعة من خلال جانب من القرن الثالث ق.م وهي: قسم "هيراكليديس" في الشمال، وقسم بوليمون (Πολέμων) في الجنوب الشرقي، وقسم ثيميستوس (Θήμεστος) في الجنوب الغربي، وقسم البحيرة الصغرى (Μικρά Λιμήν) شمالي قسم هيراكليديس، ولكن يبدو أن القسم الرابع قد اختفي في النصف الثاني من القرن الثالث، راجع/ إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٢، ص ص٣٩٣-٣٩٤

-Also , Bevan, E,A History of Egypt under the Ptolemaic Dynasty, London (1914), p. 117.

(*) كانت مصر في العصر الفرعوني تنقسم إلى أقسام كبيرة سميت بــ"مصر السفلي " "أو أرض الشمال " وامتدت من البحر المتوسط إلى مجاورة ممفيس (منف) (Memphis) أو "مصر العليا "أو أرض الجنوب" " وتضمنت باقي البلاد بالإضافة إلى جزيرة الفانتين (Elephantine) في مقابلة أسوان (Syene) وكان كل من هذين القسمين ينقسم إلى وحدات إدارية عرف كل منها باسم "هيسيبو" (Hesepu)أو سيبيت (Sepet).

و لقــد استبقي البطالمة النظام الإداري التقليدي في مصر من حيث تقسيمها إلى قسمين كبيرين هما، مصر العليا ومصر السفلي، ومــن حيث تقسيم كل منهما إلى وحدات إدارية رئيسية ،ولكنهم غيروا المسمي إلى نوموس (νομός)، ووضعوا علي رأس كل مــنها حاكماً عسكرياً هو "ستراتيجوس" وفي عهد ا لبطالمة الأواخر أضيف إلى القسمين السابقين قسما ثالثاً هو "مصر الوسطي" وكان يسمي "هيبتانوموس" (Heptanomια) ، أي الأقاليم السبعة، فأصبحت مصر تنقسم إلى ثلاث أقسام مصر العليا، ومصر السفلي،و مصر الوسطي.

أما في العصر الروماني، فقد أبقي أغسطس علي هذا التقسيم، الذي لم يتغير إلا في أواخر عهد الرومان راجع/

Murray, J.G., Handbook for Travelers in Lower and Upper Egypt, I, (1880)pp.14,15.

عن النظام الإداري في مصر في العصريين اليوناني والروماني راجع:-

- محمود السعدني، المرجع السابق، ص ص ١٦٥- ١٧٥.
- هــ أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٥٩.
- كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ص ١-٦.
- إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ج ٢، ص ص ٣٩٤،٤٠٠.

- Ball, Op.Cit, pp. 5ff.
- Jones, the Cities of the Eastern Roman Provinces, Oxford, 1971, p.295.
- Breasted, H, A History of Ancient Egyptian, London, 1924, pp. 33-4.
- Dack, E.V., Recherches Sur Les Institutions de Village en Egypte Ptolemique, Studia Hellenistica. 7, (1951) p. 7.

وجاء في هذا البيان الآتي:

" إلـــى أرخـــياس، ســـتراتيجوس قســـم هيراكلـــيدس التابع لإقليم أرسينوي. أنا ديوسكوروس بن م.......... بـــن فايسيوس (Φαήσιος) من قرية كرانيس،المشرف علي الجمال في نفس القرية، أقسم بحـــياة الإمبراطور قيصر (Caesar) تراجان (Trajan) هادريان (Hadrian) أغسطس (Augustus) بـــأن هـــناك خمسة وخمسين جملاً كاملة النمو في القرية، وستة عشر مهراً (لم تبلغ نموها)، يبلغ عددهم مجتمعين واحد وسبعين جملاً....

- **أفروديسيوس بن بطلميوس (Ἀφροδίσιος Πτόλεμαιου) أربعة جمال .**
- **ديوسكوروس، بن م.... ستة جمال واثنين من المهر.**
- **كرونيون.....(Κρόνιων) ثمانية من الجمال.**
- **هاتريس بن بيتيسوخوس (Ἁτρῆς Πετεσούχου) أثنين من الجمال.**
- **هوريون (Ὡρίων) خمسة من الجمال**
- **..........خمس من الجمال ومهر**
- **أنثـــ (...Ανθ) عشرة جمال أربعة من المهر.**
- **بطلميوس اثنين من الجمال."**

ونلاحـــظ أن هذا التقرير يحتوي علي أسماء ثمانية أشخاص ممن يمتلكون جمالاً، والتي بلغ عددها فـــي هـــذا التقرير (٥١) جملاً ومهراً ،وهي تمثل ثلثي القطيع الذي ذكره المشرف علي الجمال وهو (٧١) جمـــلاً ومهـــراً، لذلك يفترض ناشر البردية أن ليس اكثر من أربع أو خمس أسماء فقدوا في أسفل البردية، وتبرهـــن هـــذه الـــبردية علـــي أن الأفراد كانوا يمتلكون أعدادا ليست بقليلة من الجمال و ربما من الدواب الأخرى.

نقابات سائقي دواب النقل:

لقـــد كان أصحاب المهنة الواحدة عادة ما ينتظمون في نقابة (Synodos) أو (Koinon)(*) وكانت النقابة تضطلع برعاية صوالح أعضائها بوصفهم يمارسون الحرفة أو المهنة ذاتها ولذلك فقد كانوا يجتمعون بصـــورة منـــتظمة أو شبه منتظمة لأجل تدارس شئون الحرفة أو الصنعة فضلاً عن شئونهم الاجتماعية أو الدينـــية، وكـــان لكل نقابة رئيس ينتخبه أعضاؤها لمدة محددة غالباً ما تكون سنة واحدة (٤٩)و لما كانت هذه الـــنقابات جـــزءاً من المجتمع، وكانت أنشطتها تمس صوالح هذا المجتمع، فإنها كانت عادة تخضع لإشراف الدولـــة أو إدارة المدينـــة التـــي فـــيها، وإن كانـــت النقابات الخاصة بمهنة النقل لم تشفع بإحدى التسميتين (Synodos) أو (Koinon) (٥٠).

(*) كان إصطلاح (Koinon) يطلق علي النقابات الرئيسية ذات الهوية الواحدة، أما مصطلح (Synodos) فكان يطلق علي النقابات الفرعـــية مـــن ذات الهويـــة. راجع /حسين محمد احمد يوسف، النقابات في مصر الرومانية " دراسة وثائقية " الهيئة العامة للكتاب، سلسلة تاريخ المصريين رقم (١١٩)، فرع الصحافة (١٩٩٨م)، ص ٢١.

(٤٩) نفسه، ص ١٢.

(٥٠) نفسه .

وإذا كانت مهنة النقل فيما يبدو لم تقيد تقيداً كاملاً في العصر البطلمي علي نحو غيرها من الحرف والمهن(٥١) فإنها علي الأقل كان هناك من يمثلها لدي الحكومة فلا يعقل أن الحكومة حين كانت تتعاقد مع عدد ممن كانوا يحترفون مهنة النقل للعمل في خدمتها كانت تتعاقد مع كل فرد علي حدي.

أما في العصر الروماني فإن أغسطس وخلفاؤه سمحوا بوجود مثل هذه النقابات وبحرية اكثر من النقابات الموجودة في أجزاء الإمبراطورية الأخرى، وانتظم في عهد أغسطس العديد من المهن والحرف في نقابـــات ، وذلك لأن الموظفين الرومان رأوا أن النقابة كانت وسيلة ملائمة لجمع الضرائب وكذلك لفرض الأعباء المطلوبة(٥٢).

وتلـك الـنقابات إمـا أنهـا كانـت نقابـات محلية أي للفرد أو أنها كانت إقليمية أي للتوبارخيات (Τοπάρχης (*)) (٥٣).

ولقـد انتظم كل من سائقي الحمير (ὀνηλάται) ومربي الجمال (καμηλοτρόφοι) في نقابات خاصة بهم، وكان هناك من يمثلهم أو ينوب عنهم لدي الحكومة(٥٤) وغالباً ما يكون هو سكرتير النقابة (نقابة مربـي الماشية) (γραμματεύς κτηνοτρόφων) فلم يكن هناك وسيط بين الدولة وعمال النقل البري، ولكـن العلاقـة بين موظفي الحكومة القائمين علي النقل وسائقي دواب النقل ، كانت علاقة مباشرة، وكان سـكرتير الـنقابة يقوم فقط بدور الوكيل كممثل شرعي لأعضائها(٥٥) فقد كان سكرتير النقابة، سواء سكرتير نقابـة سائقي الحمير أو سكرتير نقابة سائقي الجمال، يفوض من قبلهم لاستلام الأجور الخاصة بهم نظير ما قاموا به من أعمال النقل الخاصة بالحكومة. وكانت أوامر الدفع (ἐπιστάλματα) غالباً ما تصدر من قبل "الباسيليكوجرامتيوس" (الكاتب الملكي) (٥٦).

وهناك العديد من الوثائق البردية التي تؤكد هذا القول، ومنها برديات "كولومبيا" (Columbia) التي تعود إلى النصف الثاني من القرن الثاني الميلادي (١٥٥م) (٥٧).

ومن هذه البرديات بردية تتحدث عن إيصال مقدم من سائقي حمير قرية موخيس (Μουχίς) إلى ديـوس (Δεῖος)، وسـابينوس (Σαβεινῶς)الجمناسـيارخوس (γεγυμνασιαρχηκότι)(*) وشركاه

---

(51) Rostovtzeff, M., SEHHW, Oxford, (1941) , p314.
(52) Johnson, Op .cit., pp.392, 393.

(*) كانـت كل مديرية في مصر تسمي (Νομός) ولها عاصمتها، وهي المتروبوليس (Metropolis) وكانت كل مديرية ينقسم إلى عدة مراكز سماها البطالمة والرومان علي السواء "توبارخياي"(Τοπαρχηίαι)، وصل عددهم في إقليم هيرموبوليس ماجنا (Hermopolis Magna) (الأشمونين) إلى ستة مراكز. راجع / محمود إبراهيم السعدني، المرجع السابق، ص ١٧٤.

(53) El-Mosallamy ,A., “A private Letter about Transportation Charges” ICP (1986), p.114.
(54) Johnson, Op.Cit ., p.393.
(55) Westermann , W.L & Keyes, C.W., Tax Lists and Transportation Receipts from Theadelphia, New York, (1993) p. 156.
(56) Ibid., p.105.
(57) P.Col. 1 recto 4, col., 6,11. 1-7.

(*)الجمنازيارخوس : هو مدير معهد التربية" ألجمنا سيارخوس" (γυμνασίαρχης) وكان هذا المعهد موجود في العصر البطلمي، بـل وكـان منتشـراً في عواصم الأقاليم حيث الجاليات اليونانية وكذلك كان منتشراً في القرى. إلا أن الإمبراطور أغسطس=

مصـــرفي الدولــة[*] (δημοσιοις τραπεζίταις) وذلك لكي يستلموا الأجور الخاصة بهم نظير نقلهم حمـــولات مـــن القمـــح الخـــاص بالدولـــة من صومعة الغلال (θησαῦρον) الموجودة في قسم بوليمون (Πολέμων) بإقلـــيم أرســـينوي، إلـــى أحـــد الموانئ النهرية. ولقد فوض هؤلاء السائقون شخص يدعى ديديموس (Δίδυμος) لاستلام الأجور الخاصة بهم.

ونص البردية كالآتي:

"إلـــى ديـــوس، و سابينوس الجمناسيارخوس، وشركاه مصرفي الدولة.نحن الذين تظهر أسمائهم بأسفل، سائقو حمير (ονηλάται) قرية موخيس (κώμης Μουχέως)، ممثلون من خلال ديديموس، ممثلـــنا المعيـــن، تســـلمنا مـــنك المال الذي فوضت بدفعه لنا من قبل بطلميوس السكرتير الملكي لقسم بولـــيمون ، والـــذي يمثل أيضا سلطة الإستراتيجوس في قسمي ثيميستوس (Θέμιστους) وبليمون، والخاص بتكلفة نقل القمح الذي نقلناه من صوامع غلال قسم بوليمون إلى الميناء....."

ويتضـــح لـــنا من خلال هذه البردية ،أن سائقي الحمير قد فوضوا "ديديموس" لكي ينوب عنهم في اســـتلام الأجـــور الخاصة بهم من مصرف الدولة، كما يتضح لنا أيضا أن الباسيليكوجرامتيوس" أو الكاتب الملكي" هو الذي أصدر أمر الدفع الخاص بهم.

ولم يكن سائقو الحمير الخاصة فقط، هم الذين ينوب عنهم ممثل من قبلهم، ولكن أيضا سائقو الحمير العامـــة (δημόσιοι) كان هناك من ينوب عنهم في استلام أجورهم من مصرف الدولة. وذلك كما جاء في بردية كولومبيا والتي تعود لمنتصف القرن الثاني الميلادي. والتي جاء فيها[٥٨]:-

"إلـــى ســـابينوس، الجمناسيارخوس السابق، وشركاه، مصرفي الدولة. نحن الذين تظهر أسماؤهم بأســـفل، ســـائقو الحمـــير العامـــة، لقرية إيبون من أرجوس (Ἰβιῶνος Ἀργαίου) ممثلون من خلال ميســـيثوس (Μυσθους) نقـــر بأننا تسلمنا إيصال منك بالمال الذي فوضت بدفعه لنا من قبل بطلميوس الســـكرتير الملكـــي لقســـم بولـــيمون التابع لإقليم أرسينوي والذي يمثل أيضا سلطات الإستراتيجوس في القسمين، الخاص بأجور نقل القمح، الذي نقلناه، كما ثبت ذلك من، صوامع غلال قسم بوليمون."

ويـــبدو أيضاً من خلال البردية السابقة، أن الحكومة كانت تقوم باستئجار سائقين للعمل علي دوابها الخاصة بها، وذلك نظير أجر كانت تجعله لهم نظير ما ينقلونه من الغلال.

=(Augustus) ألغي معاهد التربية، وإن كان قد أبقي علي الصبغة الرسمية للمعاهد التي كانت موجودة في عواصم الأقاليم (Metropoleis) راجع / محمود السعدني، المرجع السابق، ص ١٧٢

(*)لقد أسهمت المصارف المالية إسهاما كبيراً في نشاط مصر الاقتصادي، وفي العصر البطلمي كان هناك مصرفاً ملكياً في الإسكندرية مـــن المـــرجح أن أبوللونيوس "وزير المالية" هو الذي كان يديره وذلك في عهد بطلميوس الثاني، وكان لهذا المصرف الرئيسي فـــروع أخرى في عواصم الأقاليم وأقسام إقليم الفيوم (Merides) والمراكز والقرى وكانت تخضع لإشراف الإدارة المالية، كذلك كـــان للمعابد مصارفها المالية بها علي الأقل منذ النصف الآخر من القرن الثاني قبل الميلاد. بعد أن رفعت الدولة يدها عن إدارة ممتلكات المعابد، كما كان هناك مصارف خاصة (ιδιοτικαίς τραπεζίταις) ولعل هذا النوع من المصارف لم يكن يتعامل إلا بأموال الأفراد فقط. راجع/ إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ص ١٠١، ١٠٨، ١٠٩.

(58) Ibid.,col., 7,11. 1-9

ويبدو أنه في بعض الأحيان كان كل من سائقي الحمير العامة وسائقي الحمير الخاصة، يمثلهم شخص واحد. لاستلام مستحقاتهم من المصرفيين الحكوميين، بعد أن رأينا في البرديتين السابقتين أن كل منهم كان له من يمثله.

وذلك كما جاء في إحدى البرديات، والتي جاء بها:-

"إلى ديوس سابينوس، الجمناسيارخوس، وشركاه المصرفيين الحكوميين. نحن الذين تظهر أسماؤهم بأسفل، سائقو الحمير العامة (δημόσιοι) والخاصة (ιδιωτικοί) من القرى المدونة بالقائمة بأسفل، ممثلون من خلال "خريساس" (Χρύσας) ممثلنا المعين، قد تسلمنا منك المال الذي فوضت بدفعه لنا من قبل بطلميوس السكرتير الملكي لقسم بوليمون، والذي يمثل أيضا سلطات الاستراتيجوس في القسمين، حيث تقدمنا بطلب للحصول على تفويض من أجل دفع أجور النقل الخاصة بالقمح (πυρού) والشعير (κριθῆς) الذي حملناه من صوامع الغلال في قسم بوليمون إلى أحواض السفن (الموانئ).." (٥٩)

ولقد كان هناك تعاون بين أكثر من نقابة واحدة، مثال ذلك، التعاون بين نقابة أصحاب السفن "الناوكليروي" (ναύκληροί) مع النقابات التي التزمت معها بواحدة من أهم الخدمات التي كانت تقدمها النقابات للدولة ، ألا وهي نقل ضريبة الأنونا (εὐθηνίας) حيث كانت نقابة أصحاب دواب الحمل ، والعربات تمارس عملها في نقل الأنونا وتتلقى أتعابها من أصحاب السفن المضطلعين بنقل الأنونا(٦٠). وذلك لأن معظم الوثائق المتضمنة حسابات نقل ضريبة الأنونا كانت تشمل سداد أتعاب العاملين في النقل البري، وكانت تدفع عن طريق أصحاب السفن إلى أعضاء نقابة سائقي الدواب أو السائقين العموميين من سائقي العربات(٦١).

ولدينا وثيقة(٦٢) تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث الميلادي ، من إقليم أرسينوي، وهي عبارة عن تقرير أعده أحد ملاك السفن (ναύκληρος) يدعي "أمونيوس" (Ἀμμώνιους). وهذا التقرير خاص بنقل غلال من قريتين من قرى إقليم أرسينوي ، عن طريق دواب حمل من إقليم كينوبوليس (Κυνοπολίτου) "القيس"، وجاء في هذه البردية:-

" حساب نقل غلال من محصول السنة الثامنة عشر، بواسطة دواب حمل من إقليم كينوبوليت، من قرية لاجيس (Λάγειδος) وتريكوميا (Τρικώμιάς) في شهر بابة (Φαῶφι) في السنة التاسعة عشر، ونقلت (نهرا) عن طريق البحار أمونيوس (Ἀμμωνίου ναυκλήρου) من الرابع والعشرين إلى التاسع والعشرين من شهر بابة

وهي كالتالي:

في الرابع والعشرين من شهر بابه (٩٨) حمارا أحضروا (٢٩٤) أردب (بمعدل ٣ أردب لكل حمار).

---

(59) Ibid., col., 4,11, 1-11.

(٦٠) حسين يوسف، المرجع السابق، ص ١١٠.

(٦١) نفسه .

(62) P.Hamb, 17, col., I, 11.1- 10, Arsinoe (A.D 210).

فــي الســابع والعشــرين ٢٨٢ أردب تــم توصيلها (حساب الأيام الأخرى مفقود) المجموع الكلي التوصــيلات حــتى ٢٩ باية ١٧٣٠ أردب من القمح تكلفة الشحن ٢/١ ١٧ أردب من القمح بالإضافة إلى ......٤/١ أردب . المجموع الكلي ١٢/٧ ١٧ أردب .الحساب١٢/٥ ١٧١٢ أردب"

ومــن خــلال هــذه البردية يتضح لنا أن أتعاب العاملين بالنقل البري قد دفعت عن طريق أصحاب السفن، وكذلك من خلال التقرير الذي أعده البحار "أمونيوس".

شركات النقل البري الخاصة:

بالإضافة إلى ملكية الدولة والأفراد لدواب النقل، كانت هناك شركات خاصة تمتلك عدداً ليس بالقليل من دواب النقل التي تستخدمها في عمليات النقل المختلفة، وخاصة نقل السلع والمنتجات عبر الطرق الممتدة عبر الصحراء الشرقية، وكذلك بين الأقاليم المختلفة.

فقد كان هناك بعض الشركات والجماعات التي أوكل إليها مهام النقل، ويذكر "فيلكن" (Wilcken) أن الحماريــن كــانوا ينتظمون في شركات أو جماعات، وذلك خلال القرن الأول ق.م.(٦٣) . ولا يستبعد أن الملــك قــد شــجع إنشــاء مثل هذه الشركات أو أمر بإنشائها مدفوعاً في ذلك برغبته في تأمين سبل النقل وتيســيرها(٦٤)وربما لحصول المصرف الملكي (Βασιλική Τράπεζα) علي مصادر دخل عديدة أخرى غير المحاصيل الزراعية التقليدية المحدودة(٦٥).

وكانت هذه الشركات الخاصة، تستخدم بشكل رئيسي طرق القوافل التجارية الممتدة بين النيل والبحر الأحمر أو من أوكسيرينخوس (Ὀξυρυγχεῖτον)، أو سوكنوبايونيسوس (Σοκνοπαίου Νήσου) إلى الواحة الصغيرة (الواحة الداخلة). أو أسوان (سيني) (Συήνη) أو إليفانتين (Ἐλεφαντίνης) إلى الواحة الكبــيرة (الواحــة الخارجــة(*))، ومن بيلوزيون (Πηλούσιον(*)) إلى جيرهاء (Gerrha)علي الخليج الفارسي، وأيضا من بيلوزيون إلى أرسينوي علي البحر الأحمر (٦٦).

وكانــت هذه الشركات المشتغلة بالنقل البري عبر طرق الصحراء الشرقية تخضع لشكل من أشكال الإشراف الحكومي، بل أن الحكومة كانت تمنح هذه الشركات امتياز النقل عبر تلك الطرق(٦٧).

ولــم تكن شركات النقل هذه تمتلك فقط دواب نقل ولكنها أيضا كان لديها عربات نقل تستخدمها في عمليات النقل المختلفة، فقد وجد في مصر العليا ضريبة جبيت علي عربات النقل، كانت تدفع من قبل شركة خاصة تشتغل بالنقل(٦٨).

---

(63) Wilcken ,U ., & Mitties , L., Grundzug und Chrestomatie der Papyruskunde, Leipzig, (1912) p.440.

(64) Preaux , Op .Cit., p. 146

(٦٥) كان ذلك رأي الأستاذ الدكتور/ محمود السعدني عند مراجعته هذا الفصل.

(*) كان هناك طريق بري يصلها (الواحة الخارجة) بالنيل عند أبيدوس علي النيل . Murray ,Op. Cit. map, p .139-

(*) بيلوزيون (تل الفرما) (Tell El - Farama) بالقرب ممن بور سعيد الحالية (بالوظة حاليا).

(66) Johnson, Op .Cit., p 403.
(67) Ibid.
(68) Ibid.

ويتبين لنا من خلال مجموعة من "الأوستراكا" (Ostraca) (الشقافات) ، والتي تحتوي علي إيصالات بتسليم بضائع من شركة نقل كان يدير أعمالها رجل يدعي "نيكانور" (Νικὰνωρ) . وكانت هذه الشركة تقوم بنقل السلع من قفط (Coptos) إلى موانئ البحر الأحمر، وعندما كانت السلع تصل إلى هذه الموانئ كانت تسلم إلى شركات التصدير، والتي كان يمتلك أغلبها مواطنون رومان، وكان أغلب التجار الرومان لا يقيم في موانئ البحر الأحمر، وإنما كانوا يعهدون بإدارة أعمالهم إلى وكلاء تجاريين يعقدون الصفقات ويتسلمون البضائع بأسماء التجار(٦٩).

ومن هذه "الأوستراكا" ، واحدة تعود إلى العام الرابع والثلاثين الميلادي، وتم نشرها من قبل "تيت" (Tait) وهي كالآتي:

"من ماركوس لايليوس (Marcus Laelius) هيمينايوس (Hymenoeus) إلى بيتياربوخراتيس (Petearpochrates) بن نيكانور لقد تسلمت منك في برينيكي(Berenike) ما أرسله "فناس" (Phnas) بن بامينيس (Pamines) لحساب ماركوس لايليوس هيمينايوس من قفط علي مسئوليتك (٦) ستة جرار "كيراميا" (Ceramia) من نبيذ "أمينيا (Aminaean) ثلاث حمولات، المجموع ستة جرار، ثلاث حمولات"(٧٠).

ويتبين لنا من خلال هذا الإيصال أن ماركوس لايليوس هيمينايوس ربما كان يدير شركة لتصدير السلع وأن بيتياربوخراتيس بن نيكانور هو صاحب شركة النقل البري أو علي الأقل يديرها بالنيابة عن والده "نيكانور".

ويتبين لنا أيضا من خلال إيصالات تخليص البضائع الخاصة بشركة "ماركوس يوليوس إسكندر" (Marcus Julius Alexander) أنه كان يدير أعماله في "ميوس هورموس" (أحد موانئ البحر الأحمر) رجل يدعي "أنطيوخوس" (Antiochos) ساثورنينوس (Sathorninos). بينما كان يدير أعماله في برينيكي، رجل يدعي "هيرمياس" (Hermias)، وكانت البضائع المشحونة إلى موانئ البحر الأحمر تتضمن، القمح ،والشعير ،والأدوية، والنبيذ، واليانسون، ومنتجات خشب الزيزفون ،والجلود ، والقنب، وغيرها من السلع(٧١).

ولدينا إيصال(٧٢) يحتوي علي بعض من هذه السلع، ويعود إلى العام الثامن من حكم الإمبراطور نيرون (Nero) (٥٤- ٦٨ ميلادية) ، والتي نقلت أيضاً عن طريق شركة "نيكانور" إلى ميناء ميوس هورموس وجاء في هذا الإيصال:-

"من تيبيريوس كلاوديوس إيبافروديتوس (Tiberius Claudius Epaphroditus) وأمونيوس بن خايريمون(Ammonius son of Chaeremon) إلى ميريسيس (Miresis) بن نيكانور. لقد تسلمنا منك في ميوس هورموس، ستة جرار(كيراميا) من النبيذ اللاوديكي(*) (Laodicean) ، أيضاً أربعة

---

(٦٩) حسن الإبياري، تاريخ مصر الاجتماعي والاقتصادي في عصر الرومان، دار العلوم بالفيوم ٢٠٠٤م، ص ٢٨٢ .

(70) O.Tait., 240,(A.D.34) .

(٧١) حسن الإبياري، المرجع السابق.

(72) O.Tait, 290 (about 62 A.D.)

(*) أي السوري،من لاوديكيا القديمة، أي اللاذيقية الحالية. (إيضاح الدكتور/محمود السعدني)

مكاييل من نبيذ ......، وثلاثة تالينت (Talent) من القنب (القنب الهندي)، العام الثامن من حكم مولانا نيرون، الثامن والعشرون من شهر بابة، تم استلامه عن طريق أمونيوس. كلاوديوس هيرمياس (Claudius Hermais) يقر باستلامه الإيصال الخاص بالثلاثة تالنت من الفضة، وسلة أربعة دراخمات من الفضة (Tetradrachmai) المجموع ثلاثة تالنت من الفضة ، سلة أربع دراخمات من الفضة. العام الثامن من حكم مولانا نيرون. أنا أيضا أقر بالإيصال الخاص بثمانية من جلد الماعز وواحد جلد الثور، المجموع تسعة من الجلود (٨ من جلد الماعز + ١ من جلد الثور) ولا تقع علي أي مسئولية فيما يتعلق بهذه البضاعة"

وكانت غالبية هذه الإيصالات تصدر، إما إلى نيكانور نفسه، أو إلى أعضاء شركته المنوط بهم أعمال النقل عبر الصحراء[٧٣].

ويبدو أن هذه الشركات كان لديها نشاط واسع ، وأنها كانت تعمل بشكل كبير في نقل العديد من السلع من النيل إلى البحر الأحمر.

فقد ورد في وثيقتين من عام ٦ ق.م. أنه تم شحن (١٢) أردبا من الشعير إلى ميناء برينيكي لحساب "جايوس يوليوس" وتحدثنا وثيقة من عام ٤٣م عن شحن (١٢) أردباً من القمح إلى ميناء ميوس هورموس لحساب "ماركوس يوليوس إسكندر" . كما تحدثنا وثيقة أخرى من عام ٤١م، انه تم شحن كمية من النبيذ الإسباني النوع إلى ميناء ميوس هورموس لحساب كوميوس يوليوس[٧٤].

و بعض السلع كانت للاستهلاك المحلي وربما كان بعضها من أجل تجارة بلاد العرب أو الهند[٧٥].

ملكية الأراضي:

إن سلطات البطالمة في مصر كما تعكسه لنا الوثائق البردية التي تعود إلى عصر بطلميوس فيلادلفوس وخلفائه، كانت تقوم علي ثلاثة أسس مختلفة وهي:-

أولاً: إدعاء البطالمة بأنهم يشاركون الاسكندر الأكبر في نسبه إلى هرقل، وبذلك فقد اعتبروا أنفسهم ورثة في حكم مصر، وبالتالي فهم ملوك من بقي معهم في مصر من المقدونيين الذين كانوا جنوداً للإسكندر الأكبر وساعدوه في فتح مصر.

ثانياً: أن مصر كانت من وجهة نظر البطالمة، الملوك المقدونيون ، وكذلك جيشهم المقدوني، **أرض اكتسبوها بالرمح"** (δορίκτητος χώρα) أو بعبارة أخرى،**ضيعة خاصة للملوك المقدونيين**[٧٦] .

ثالثاً: أن البطالمة بعد أن استتب لهم الأمر في مصر، اقتفوا أثر الاسكندر الأكبر، وادعوا أنهم الخلفاء الشرعيون للفراعنة، واعترف بهم الكهنة المصريون علي هذا النحو. وطبقاً للفكرة السياسية والدينية

---

(73) Johnson, Op. Cit., p. 380.

(٧٤) حسن الإبياري، المرجع السابق.

(75) Johnson, Loc.Cit.

(76) Rostovtzeff, M., SEHHW, pp. 267, 268.

السائدة في مصر منذ القدم عن الملكية كان الملك إلهاً يقيم مؤقتاً علي الأرض(*) وبما أن الإله أو الآلهة كـــانوا ســـادة في مصر و أصحابها الحقيقيون، ويحق لهم استخدام البلاد وأهلها كما يتراثي لهم، فإن فراعـــنة مصـــر كانوا يعتبرون سادة وأصحاب البلاد وأهلها، وقد ادعي البطالمة هذه السيادة الملكية لأنفسهم باعتبارهم خلفاء الفراعنة(٧٧). ومن هذا المنطلق اعتبر البطالمة مصر بمثابة ملكية خاصة لهم أو كبيتهم الكبير (όίκος)(٧٨).

ونتـــيجة لهـــذا الحق الذي أعطاه الملك البطلمي لنفسه، أصبح المالك الوحيد للأراضـي الزراعية في مصـــر. والواقع أن جزءاً كبيراً من أجود الأراضـي الزراعية كان تحت سيطرة الملك البطلمي الفعلية، وتلك كانـــت "**الأراضــي الملكـــية**" (γή βασιλικη) والتي كانت تؤجر لفلاحين يعرفون بالمزارعين الملكيين (βασιλικόι γεωργοί) وكانـــت عقـــود الإيجـــار اختـــيارية، ولكن فيما بعد عندما أصبح العثور علي المســـتأجرين أمـــراً عســـيراً لجأ البطالمة إلى الإكراه في بعض الأحيان وبرغم أن الملك كان تقريباً المالك الوحـــيد للأراضـــي، فإنه لم يستحوذ عليها بمفرده. وكانت الأراضي التي لا تخضع لسيطرة الملك وإدارته المباشـــرة تســـمي، (γή έν αφέσει) "**أي الأراضـــي التي تخلي عن إدارتها لغيره**"(٧٩) ، ومن هذا النوع الأراضي التي كانت في حوزة المعابد، ولقد كانت ثروة المعابد في عهود الفراعنة و البطالمة **نوعين**: تمتلك الآلهة أحدهما، ويحوز الكهنة الآخر، أو يتمتعون بدخله فقط(٨٠) . أما أملاك الآلهة فإن أهمها، كانت أراضي منحها الملوك للآلهة إظهاراً لإجلالهم وتدينهم، ولاشك أن البطالمة لم يغتصبوا أراضي المعابد ويضموها إلى الأراضـــي الملكـــية، بـــل علي العكس من ذلك فقد أجزل البطالمة للمعابد مختلف أنواع النعم، وكانت هبات الأراضي من بينها(٨١).

غـــير أن الـــبطالمة لجئوا إلى وسيلة أخرى لوضع ثروة الآلهة في قبضتهم دون الاعتداء علي حق الآلهة في ملكيتها. وذلك علي أساس أن أراضي المعابد كانت ملك الآلهة، ولما كان الملك يمثل هؤلاء الآلهة علي الأرض، فكان له وحده الحق في إدارة هذه الممتلكات(٨٢). وبالرغم من أن البطالمة تولوا إدارة أراضي المعابد، إلا أنها كانت تستغل لصالح المعابد، وتكون قسماً خاصاً سمي "**الأرض المقدسة**" (γή ιερά) وهي

(*) ولقـــد ســـجل نقش هيروغليفي علي جدران معبد إدفو أن الإله حورس اهدي إلى ابنه الملك حورس الحي بطلميوس كل الأراضي المـــنزرعة في كافة أرجاء مصر من ألفانتين حتى البحر، وقدم له وثائق الملكية وسجلاً وصفياً للمتلكات، وقد خطها جميعاً بيده، الإله تحوت في السجل السماوي، راجع/ مصطفي كمال عبد العليم، الأرض والفلاح في مصر في عصر البطالمة، (محاضرة ألقيت في مقر الجمعية المصرية للدارسات التاريخية) القاهرة (١٩٧٠) ص ٤.

(77) Rostovtzeff , Loc.Cit.
(78) Ibid, Large Estate., p. 127

(٧٩) أيدرس بل، المرجع السابق، ص ص ٥٩، ٦٠.

(80) Preaux, Op.Cit., p.488.

(٨١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ١٨٠.

(٨٢) نفسه.

الأرض التي أصدر بطلميوس الثامن يورجيتيس الثاني[*](Euergétes) قراراً بشأنها وذلك في عام ١١٨ق.م جاء فيه:-

"....وألا يـتذرع أحـد من عمال الحكومة بأي حجة ليدير الأراضي المقدسة التي ستترك للكهنة ليديروها"[٨٣].

ثـم كانـت هـناك أراضـي تمـنح فـي صـور حصـص للذين عرفوا باسم أرباب الإقطاعيات (Κληροῦχοι)، وهـناك أيضـا مـا يعـرف بـأرض الامـتلاك الخاصـة (Κτῆματα / γῆ ιδιόκτητος) واغلب الظن أنها كانت تمنح لأصحابها بموجب عقود إيجار طويلة الأجل، أو عقود وراثية. وبالرغم من أن القانون كان يسمح بانتقال ملكية هذه الأراضي من شخص إلى آخر، إلا أنـه مـن غير المرجح أن أصحابها قد امتلكوها امتلاكاً فعلياً في أية فترة خلال عصر البطالمة[٨٤]وذلك لثلاثة أسباب هي:-

أولاً: لأن أربابهـا كـانوا يدفعـون عنها إيجاراً شأنهم في ذلك شأن مستأجري أرض الملك ، وشأن أرباب الأراضي الذين اشتروها واكتسبوا بذلك حيازتها دوماً ووراثياً.

ثانياً: عدم وجود دليل علي تسجيل انتقال ملكية هذه الأراضي .

ثالثاً: إننا نسمع أحياناً عن استرداد الملك أجزاء من هذه الأراضي.

وإزاء ذلـك فمـن المستبعد أن أرباب هذا النوع من الأراضي كانوا يمتلكون أراضيهم امتلاكاً حراً، وإنمـا كـانوا يملكون حق استثمارها وحيازتها والتصرف فيها كما يشاؤن[٨٥] ويؤكد "تارن" ذلك بقوله "**إن الأراضـي الخاصـة فـي عهد البطالمة لم تكن ملكية حرة، وإنما كانت أرضاً يتمتع حائزها بحق الانتفاع بها**"[٨٦]

والنوع الأخير من الأراضي هو "**أراضي الهبات** (δορεαί) وكانت هذه الأراضي تنقسم إلى نوعين **الأول**: كـان يسـمي (γῆ ἐν συντάξει) وهـي الأراضي التي كان دخلها يعتبر بمثابة مرتب لموظف الحكومة الذي منح هذه الأرض[٨٧] أما النوع **الثاني**: (γῆ ἐν δόρεα) وهو عبارة عن الضياع الكبيرة التي منحها البطالمة لكبار موظفيهم المدنيين والعسكريين[٨٨].

وتمدنـا "وثـيقة الدخل" التي تعود إلى عهد الملك بطلميوس الثاني فيلادلفوس، بمعلومات هامة عن أراضـي الهـبات، فقـد ورد في هذه الوثيقة "**....وكذلك أرباب الإقطاعيات الذين في حيازتهم كروم ، أو بسـاتين فاكهـة وبقول، تقع في إقطاعياتهم التي منحهم الملك إياها، وكل الأشخاص الذين لديهم كروم أو**

(*) لقـد حكم بطلميوس الثامن يورجيتيس الثاني من (١٤٦- ١١٧ ق.م) و (Euergétes) هي كلمة يونانية مركبة من لفظين: الأول (eu) وتعني حسن، طيب،. الثاني (ergétes) من (ergon) بمعني العمل، وبالتالي فالكلمة كلها معناها: فاعل الخير أو المحسن، الخير، راجع /محمود السعدني، المرجع لسابق، ص ٥٦، حاشية رقم (٥١)

(83) P. Tebt ., 5, 11.60-61.

(٨٤) أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٦٠- ٦٢.

(٨٥) إبراهيم نصحي،تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٢١٣، ٢١٤.

(86) Tarn, Op.Cit., p. 164.
(87) Rostovtzeff, Large Estate., p.43.
(88) Ibid. SEHHW., p.289.

بساتين فاكهة وبقول ، اشتروها أو منحوها بمثابة هبة أو يستثمرونها وفقاً لأي وضع كان، يجب علي كل منهم أن يسجل مساحة أرضه ومقدار محاصيلها المختلفة، وأن يدفع سدس المحصول بأجمعه لأرسينوي فيلادلفوس من أجل تقديم القرابين لها"(٨٩). كما جاء فيها أيضا :-

"كل الأشخاص في كافة أنحاء البلاد الذين يعفون من الضريبة أو في حيازتهم قري وأرض بمثابة هبة ، أو يحصلون علي دخلها، يجب أن يقدموا محاصيل كل ما طلب إليهم زراعته من السمسم، والقرطم، وغيرها من الحبوب الزيتية الداخلة في نطاق الزيت الذي تحتكر الدولة استخراجه وذلك بعد استبقاء الكمية الكافية لبذور السنة المقبلة، علي أن ينقدوا قيمة محاصيلهم عملة نحاسية بنسبة.."(٩٠) . ورد كذلك في فقرة أخرى من نفس الوثيقة .

" .....يجب ألا تقام معاصر للزيت في القرى الممنوحة بمثابة هبة..."(٩١) ونستخلص من وثيقة الدخل هذه الآتي:

١- أن أراضي الهبات بنوعيها قد تشمل أرضاً فقط أو أرضاً وقرية أو أرضاً وعدة قري.

٢- أن أراضي الهبات كانت شائعة في عهد بطلميوس فيلادلفوس ولها نفس أهمية الأنواع الأخرى من الأراضي، أراضي الإقطاعيات وأراضي الامتلاك الخاصة(٩٢).

٣- أن الذي تمنح له هذه الأراضي عليه التزامات تجاه الملك يجب عليه أن يؤديها منها انه يقدم سدس محصول هذه الأراضي للملك علي هيئة قرابين.

٤- يبدو أن هذه الأراضي كانت تفرض عليها ضرائب، وذلك يتضح لنا من خلال الأمر الصادر في الوثيقة بضرورة تسجيل مساحة هذه الأراضي.

٥- كما يتبين لنا أن الدولة هي التي كانت تحدد ما يجب زراعته في هذه الأراضي، وأن يقدم مزارعو هذه الأراضي جزءا من محاصيلهم ويستبقوا أجزاء منها علي هيئة بذور للسنة المقبلة.

٦- تبين لنا أيضا احتكار الملك البطلمي للزيت وذلك طبقاً لما جاء في الوثيقة من أن الملك منع بناء معاصر خاصة بالزيت علي هذا النوع من الأراضي.

وفيما يتعلق بالنوع الثاني من هذه الأراضي **(أراضي الهبات)**، وهو **"الضياع الكبرى"** (δωρεαί) فقد منح هذا النوع من الأراضي من قبل البطالمة الأوائل وخاصة بطلميوس الثاني فيلادلفوس، كما قلنا، لكبار موظفيهم المدنيين منهم والعسكريين، ولقد ذكر العديد من هذه الضياع في مصادرنا، ولكن اكثر ما نعرفه عن هذه الضياع خاص بضيعة أبوللونيوس "وزير مالية فيلادلفوس"(٩٣). ولم يكن أبوللونيوس الشخص الوحيد الذي يحوز في عهد بطلميوس الثاني ضيعة في فيلادلفيا، إذ أن شخصيات كبيرة غيره كانت تحوز ضياعاً موهوبة في ذلك الجزء من إقليم الفيوم، ومثال ذلك شخص يدعي "فيلينوس" وكان له وكيل أعمال

(89) Revenue Laws, col., 36,ll.11-19.
(90) Ibid., col., 43, 11. 11-16
(91) Ibid., col. 43, 11. 3-4
(٩٢) إبراهيم نصحي،تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٢٠٦.
(93) Rostovtzeff, SEHHW, p. 289.

يدعـــي "موســـخوس"، وأيضــــا شخص يدعي "تلستيس" كان له وكيل أعمال يدعي "ليبانوس" بالإضافة إلى شخصيات كبيرة أخرى (٩٤).

هذا عن نظام ملكية الأراضي في العصر البطلمي فماذا عنه في **العصر الروماني**.

لم تكن مصر في **عصـــر الرومان** بأحسن حالاً من العصر البطلمي، فقد قال أغسطس (Augustus) (٢٧ ق.م – ١٤م) في الوثيقة المشهورة التي سجل عليها أعماله المجيدة (ResGestaeDiviAugusti) "**لقد ضممت مصر إلى سلطان الشعب الروماني" "Aegyptum Imperio populi Romani adieci"** (٩٥) فهـــل كانـــت فعلاً مصر مجرد ولاية رومانية(provincia) تابعة لممتلكات الشعب الروماني، أم أنها كانت ضيعة خاصة للإمبراطور؟!!!

يـــري "الســـعدني" "إن مــــا سجله أغسطس بنفسه في أثر أنقرة، ما هو إلا دعاية له ولسياسته العامة لصـــالح الشعب الروماني، وأن أغسطس كان حريصاً علي عدم استثارة مشاعر العداء ضده إذا ما أعلن أنه ضم مصر إلى أملاكه الشخصية وبالتالي فإنه يسجل للتاريخ خلاف ما حدث بالفعل ألا وهو أن مصر كانت ولايـــة رومانـــية، ولكنها ذات طراز فريد ، فهي تتبع الإمبراطور شخصيا في كل كبيرة وصغيرة (٩٦) فلقد نظرت روما إلى ذلك البلد (الغني بثرواته والغني بأهله وتعداده) علي أنه ضيعة خاصة بالإمبراطور والحاكم الروماني، ويجب أن تستغل لصالح هؤلاء ، ذلك لأنه إذا كان من المؤكد أن ثروات مصر تحت حكم البطالمة كانـــت تدخـــل خزائن الملوك البطالمة إلا أنهم كانوا بمثابة المالك الحاضر وذلك عكس روما وحكامها الذين كـــانوا المـــالك الغائـــب، الذي انتقلت إليه هو- في عاصمة الإمبراطورية كل ثروات مصر وفائض إنتاجها العيني والنقدي علي السواء(٩٧).

وظـــل نظـــام ملكية الأراضي في العصر الروماني علي ما كانت عليه في العصر البطلمي فقد ظل الجانب الأكبر من الأراضي الجيدة يؤلف الأراضي العامة، ويحمل نفس الاسم القديم وهو "**الأراضي الملكية**" كمـــا ظـــل اسم "**الأراضي المقدسة**" يظهر في سجلات الأراضي، ولو أن جانباً منها صادرته الحكومة عقب الغزو، كما وضعت المعابد تحت رقابة اشد مما كانت عليه في أواخر العصر البطلمي، وأما أراضي "**الهبة**" البطلمـــية فكانـــت تقابلهـــا بعض الضياع الكبيرة (Ousia) التي منحها الأباطرة في صدر العصر الروماني لأعضـــاء مـــن الأســـرة المالكة، أو النبلاء من الرومان ومواطني الإسكندرية ولكن سرعان ما أدمجت هذه الضياع الواحدة تلو الأخرى، (عن طريق المصادرة أو غيرها من الطرق) في أملاك الإمبراطورية الخاصة (Patrimonium)، التـــي أصـــبحت في ذلك الحين تؤلف قسماً خاصاً من الأراضي يسمي "**ارض الضياع**" (γη ουσικη) ووضعت تحت إشراف وكيل الإمبراطور (هو ناظر الضيعة) (procurator usiacus) أما الإقطاعـــيات العسكرية (γῆ κληροῦχικη) التي اصبح أربابها وقتئذ يملكونها ملكيةً تاماً فكانت لا تزال

---

(٩٤) إبراهيم نصحي،تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٢٠٦.

(٩٥) أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٨٩.

(٩٦) محمود السعدني، المرجع السابق، ص ص ١٦٠-١٦٢ .

(٩٧) نفسه، ص ١٦٥.

تؤلف قسماً منفصلاً، ولو أن الحكومة أوقفت منحها للعسكريين.أما أراضي الخاصة فقد شجع الرومان ملكيتها فزادت مساحتها(٩٨) .

ومما سبق نستخلص أن الأراضي الزراعية في مصر انقسمت إلى قسمين:

الأول: تمتد من عهد "أغسطس" حتى سنة ٣٣٢ ميلادية تقريباً حيث كانت الأراضي تتكون من أراضي التاج "الأراضي الملكية" التي يقوم الفلاح باستئجارها مقابل دفع الإيجار المطلوب، أو يقوم بالاستئجار من أراضي الضياع الكبيرة أو من مساحات صغيرة من الأراضي ، يحصل عليها الفلاح بالشراء أو الاستصلاح. وظلت الملكية الخاصة قائمة دون أن تتحول بأي صورة من الصور إلى إقطاعيات كبيرة.

الثاني: يمتد من عام ٣٣٢م إلى نهاية العصر البيزنطي وفي هذه الفترة بدأت الملكية الخاصة تختفي تدريجياً وبدأت تظهر الضياع الكبيرة(٩٩).

النقل كخدمة إلزامية :

ما حدا بنا أن نتحدث عن "ملكية الأراضي" في العصريين اليوناني والروماني كما سبق- وهو موضوع قد يبدو خارج نطاق هذا البحث، هو الرغبة في إعطاء فكرة بسيطة عن نظام ملكية الأراضي الزراعية، ومسألة النقل، ولأن النقل في معظمه كان يرتبط بنقل المنتجات الزراعية، مثل القمح والشعير وغيرهم، كما أن وسائل النقل المختلفة كان يملكها إما الملك، وهو المالك الفعلي لغالبية الأراضي الزراعية، أو المزارعون سواء مزارعو الأراضي الملكية أو مزارعو أراضي الامتلاك الخاص، فضلاً عن أن واجب الخدمة الإلزامية (Λειτουργία(*)) المتعلق بموضوع النقل ، كان يقع علي عاتق المزارعين سواء في نقل المحاصيل ، أو في تقديم عدد معين من دواب النقل ، لنقل غلال الدولة.

---

(٩٨) أيدرس بل، المرجع السابق، ص ص ١٤٥، ١٤٦.

(٩٩) مصطفي عزمي محمد، البهنسا في العصرين الفرعوني واليوناني – الروماني دراسة أثرية وحضارية، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، القاهرة ٢٠٠٠م، ص ٦٤.

(*) في الممالك الشرقية، في العصور القديمة كان من حق الملوك تسخير رعاياهم لإنجاز بعض الأعمال من أجل الدولة، وفي أثينا (Athena) في ظل النظام الديمقراطي كان علي الأفراد تأدية بعض الخدمات التي كان يتطلبها الصالح العام، وكانت تلك الخدمات تسمي آنذاك (Λειτουργία) .

وفي العصر البطلمي باعتبار أن الملك صاحب الدولة وحاكمها الأعلى، فإنه وفقاً لآراء المصريين لم يكن تحت إمرته مواردها المالية فحسب، بل كذلك مجهودات الأهالي التي بفضلها كانوا يساعدون الملك مساعدة فعالة في استغلال ضيعته، فكان الأساسان اللذان يقوم عليهما بناء الدولة المصرية هما:

امتلاك الملك للأراضي، وإجبار الأهالي علي العمل لصالحه، فكان يتعين علي المواطنين أن يخدموا الجماعة بجهودهم ومواردهم ، أو بعبارة أخرى أن يؤدوا للدولة خدمة دون مقابل إذا ما طلبت إليهم الدولة ذلك وهو ما عرف بالـ(Λειτουργία) ولقد أدخل الرومان علي هذا النظام في مصر تعديلات جعلته مختلفة كل الاختلاف عما عرفته مصر قبل عصر الرومان ولاسيما حيث امتداده ليشمل كل طبقات المجتمع، ويمكننا أن نفرق بين نوعين من الخدمات الإلزامية، فقد كان قوام أحدهما لخدمة اليدوية بينما كان قوام الآخر الثروة.

راجع/ أبوانيسر فرح، "الدولة والفرد في مصر"ظاهرة هروب الفلاحين في عصر الرومان "عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، الطبعة الأولى، القاهرة، ١٩٩٤، ص ١٥٤، ١٥٥.

- أيضا: راجع /Rostovtzeff, SEHHW, p.271-

ويتضـــح لنا ذلك من خلال العديد من الوثائق البردية ، سواء تلك التي تعود إلى العصر اليوناني أو التي تعود إلى العصر الروماني، ومنها وثيقة تعود إلى العصر البطلمي مؤرخة بالعام (١١٣ق.م) [١٠٠] وهي عـبارة عـن خطــاب مرسل من "حورس" (Ὠρός) الكاتب الملكي (الباسيليكوجرامتيوس) (βασιλικός γραμματεύς) بإقلـيم أرسـينوي إلـى كاتـب المركـز [*](Τοπογραμματεύς) وكاتـب القـرية [*](Κωμογραμματεύς) يطلـب مـنهم إعداد قائمة بالأشخاص الذين يمكن تكليفهم بحراسة المحاصيل (γενηματοφύλακες) وجاء في إحدى فقرات هذه البردية ما يلي :-

".....ولـــن يســـمحوا لأحــد مـــن مزارعـــي أراضـــي الملــك أو الأراضـــي الممـــنوحة (γεωργούντων τὴν βασιλικὴν καὶ τὴν ἐν ἀφέσει) بأن يمسوا علف الماشية ولا غيره من محاصـيل الزراعة الثانية، فيما عدا العلف المخصص لغذاء الماشية التي تستخدم في الزراعة، فإنه يسمح لهـم بـه بعد موافقة كتاب القرى وفيما عدا المقادير التي يدفع ثمنها، قبل الاستيلاء عليها، وفي الخزائن الملكـية لحسـاب الخـزانة العامــة الملكية حسب التعليمات التي سبق إصدارها، ويقدم الإيصال بالمبالغ المدفوعــة وبأنهم سيعنون إلى جانب ذلك بأن يتم كل شئ آخر في الصيف علي ما يرام، وبأنهم سينقلون المحصول إلى الأماكن المخصصة لذلك، وبأنهم لن يسمحوا بأخذ شئ منه قبل صدور القرار الخاص بإطلاق سراح المحاصيل وقبل دفع استحقاق الملك عن ذلك العام، وسداد كل المتأخر عن الماضي".

ويتضــح لـــنا مـــن خلال هذه البردية أن المزارعين سواء كانوا من مزارعي الأراضي الملكية أو الأراضي الممنوحة (والتي تشتمل أراضى المعابد وأراضي الامتلاك الخاص وكذلك أراضى الهبات الخ) لم يكـــن يســـمح لهـــم بـــأن يتصرفوا في محاصيلهم الزراعية إلا بعد أن يؤدوا ما عليهم من استحقاقات للملك (أو للدولة) ومن هذه الاستحقاقات واجب الخدمة الإلزامية المتعلق بـــنقل المحاصيل إلى الأماكن المخصصة لها، إذاً فإن نقل المحاصيل كان واجباً ملقي علي كاهل المزارعين سواء كانوا من مزارعي الأراضي الملكية أو الأراضي الممنوحة، ويؤكد "روستوفتزف" علي ذلك بقوله:

- وكذلك عن موضوع الخدمة الإلزامية راجع/:-
- نافتالي لويس، المرجع السابق.
- نصحي، مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص٣٨١- ٣٨٥.

- **Lewis, Exemption form Liturgy in Roman Egypt acts du xe Congress International de Popyrologues, (1964)pp. 69 –79.**

(100) P. Tebt, I, 27, 11.54-64.

- كاتب المركز: (Τοπογραμματεύς) هي كلمة تنقسم إلى جزأين:

الأول: (Τοπος) وتعني "المركز"، وهو إحدى الوحدات الإدارية التي كانت تنقسم إليها مصر في العصريين اليوناني والروماني.

الجزء الثاني: (γραμματεύς) وتعني" الكاتب" فيصبح معناها كاملاً "كاتب المركز" وعلي رأس كل مركز كان هناك رئيس يسمي "توبا رخ" (τοπαρχης)

(*) كاتـــب القرية: هي كلمة مكونة من : كلمة (κώμη) بمعني "القرية" وهي احدث الوحدات الإدارية في مصر في العصريين اليوناني والرومانـــي وكلمـــة (γραμματεύς) وتعنـــي كمـــا قلنا سابقاً "الكاتب" وكان علي رأس كل قرية رئيس يسمي (κωμαρχης) أي "الكومارخ" أو (العمدة)

- راجع/ كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ص ١٢-٢٢.

"لقد كانت الدولة لا تترك الفلاح إلا بعد أن يؤدي ما عليه من مسئوليات تجاه الدولة وبعد أن يدفع كل ما هو مطلوب منه من غلال ونقلها إلى صوامع الدولة"(١٠١)

كما يؤكد "تارن" الشيء ذاته، حيث يقول:

"إن كل أراضي الغلال مهما كان من يمتلكها كانت تدفع ضريبة عينية في شكل حبوب إلى الملك مباشرة، وبالنسبة لأراضي الملك فقد كان لا يعطي أي شئ من المحاصيل للفلاحين إلا بعد أن يأخذ الملك نصيبه من محصول تلك الأراضي، والذي كان بالطبع النصيب الأكبر، وذلك بالإضافة إلى نقلها إلى مخزن الحبوب الخاص بالملك"(١٠٢).

ولا ينبغي لنا أن نفهم قول "تارن" السابق علي أن هذه الخدمة كانت مطلوبة فقط من مزارعي الأراضي الملكية، ولكن لأن الأراضي الملكية كانت تحت السيطرة الفعلية للدولة، فقد كانت (أي الدولة) تحتجز المحصول حتى تستوفي الدولة نصيبها من تلك المحاصيل، أما الأراضي الخاصة فكانت الحكومة تحصل علي مستحقاتها منها علي شكل ضريبة يؤديها مزارعوها إلى الملك، وذلك لأن تلك الأراضي لم تكن تقع تحت إدارة الملك المباشرة.

ونتبين من إحدى وثائق البردية أن مزارعي الأراضي الملكية (Βασιλικῶν γεωργῶν) في أوكسيرينخوس (Ὀξυρύγχος) كانوا يقومون بنقل المحاصيل من الحقل إلى مكان الدرس، ثم يقومون بعد ذلك بنقله مرة أخرى من مكان الدرس إلى صومعة الغلال الملكية. كما يتبين لنا أيضاً أن مزارعي الأراضي الملكية كانوا ملتزمون بنقل المحاصيل علي حسابهم الخاص وبدوابهم هم، وجاء في هذه البردية التالي:

" إلى "فانياس" (Φανίας) أحد أفراد الحاشية، واستراتيجوس، والمشرف علي الدخل، من مزارعي الأراضي الملكية في أوكسيرينخوس، لأننا بذلنا قصارى جهدنا لتنفيذ أمرك، وزرعنا الأراضي الملكية ، نحن زرعنا ولم نقترض ولو مبلغاً صغيراً من المال لكي نتجنب أي عجز (نقص)، ونقلنا منتجات الأراضي إلى المخزن الملكي......." (١٠٣).

إذاً فإن نقل المحاصيل الزراعية كان خدمة إلزامية واجبة علي مزارعي أراضي الدولة، ولكنها شملت أيضا مزارعي الأراضي الخاصة(١٠٤).

وبعد أن يتم نقل الغلال إلى الجرن الملكي، كانت تفحص وتقسم بين الدولة والفلاح بحيث يحصل الملك من هذا المحصول علي إيجار الأراضي، وإيجار المواشي والمعدات الزراعية، والبذور وأي ديون أخرى، فضلاً عن الضرائب، وكان الباقي بعد ذلك، يطلق سراحه ويحمل إلى بيت الفلاح (١٠٥) وذلك لان الملك لكي يضمن حسن استغلال أراضي التاج، كان يوفر لمزارعيه كل الوسائل التي تكفل ذلك: وهي

---

(101) Rostovtzeff , M ., FSELEHT,p.166.
(102) Tarn, The Hellenistic Civilization, p.189.
(103) P. Tebt, III, 786, 11.1-13 (about 138 B.C)
(104) Rostovtzeff, FSELEHT, pp. 166- 170.

(١٠٥) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٧٥.

الأدوات الزراعية والماشية، وذلك إلى جانب البذور والعناية بقنوات الري والصرف، وفي وقت الحصاد كان الملك يحصل من المزارعين نصيبه من الغلال مقابل كل ذلك، بالإضافة إلى نقلها لصالحه(١٠٦).

ولم يكن نقل المحاصيل هو الخدمة الإلزامية الوحيدة الملقاة علي عاتق المزارعين، ولكن كان أيضا مطلــوب إمــداد الدولـــة بعدد معين من الدواب ويذكر "روستوفيتزف" **"أن كل شخص كان ملزماً بأن يجهز حــيوانات الحمــل. وأن يقدموا عدداً من الحمير يكون تحت تصرف الدولة، ولقد بلغ عددهم ثلاثة حمير، كانت تضمهم الدولة إلى القوافل التجارية التابعة لها(١٠٧). أما الجمال فربما أمدوا الدولة بجمل واحد فقط. أما الذين لا يملكون حيوانات فقد كانوا يدفعون بدلاً منها تعويضاً عن ذلك إما نقداً أو عيناً"**(١٠٨).

ويؤكد "لليويلين" (Llewelyn) الشيء نفسه بقوله:

"كان علي ملاك الحمير أن يضعوا عدداً من الحمير تحت تصرف الدولة لاستخدامه في النقل البري، بيــنما هؤلاء الذين لا يملكون حميراً يجب عليهم أن يدفعوا تعويضاً إلى الدولة بدلاً من تقديم الحمير(١٠٩) **وكان ملاك الحمير هم من يختارون إما أن يقدموا الحمير للحكومة تحت تصرفها أو أن يقدموا عوضاً عنها الغــلال إلى صومعة الغلال الحكومية"** (١١٠) ولكن يبدو لي أن حق الاختيار هذا والذي كانت تمنحه الحكومة لمــلاك الحمــير، كان فقط في الأوقات التي لم تكن الدولة في حاجة ملحة إلى دواب النقل، بينما في حالة الضــرورة كانت الدولة تلغي حق الاختيار هذا. وكان لزاما علي كل من يملك حمير أو غيرها من الدواب المخصصة للنقل أن يمدوا الدولة بالعدد المطلوب من الحمير ونفهم من إحدى الوثائق البردية بأنه إذا لم تكف ماشية الملك لسد حاجة مزارعيه، فإنه كان يتعين الاستيلاء علي الماشية اللازمة من أي شخص مصرياً كان أو إغريقياً يمتلك ماشية(١١١).

كمــا أن "روستوفتزف" يذكر أن البطالمة في وقت الحرب أو وقت جمع المحصول من المحتمل انهم كــانوا يســتغلون إلى أقصى حد حق الدولة الخالد في تسخير كل ما كان يلزمهم من الدواب(١١٢) وبالتالي إذا كانت الدولة تستولي بالقوة علي ما يلزمها من الدواب (كما جاء في بردية U.P.Z,110) أو أنها كانت تستغل حقها في تسخير كل ما يلزمها من الدواب (كما جاء عند روستوفتزف) فإنها من باب أولى كانت تلغي حق الاختيار بين تقديم العدد المطلوب من الحمير أو تقديم التعويض اللازم عن ذلك.

وفي العصر الروماني كانت الحكومة تحصل علي نصيبها من القمح كل عام بأنها كانت تفرض علــي مزارعــي الأراضي الملكية (أو الأراضي الحكومية) بكافة أنواعها أن ينقلوا الغلال الخاصة بالدولة بواسطة دوابهم الخاصة وفي حالة عدم توافرها لديهم كان يتم نقله بواسطة دواب النقل الحكومية نظير مكس

---

(١٠٦) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ١٦٥.

(107) Rostovtzeff, "Angariae" Klio, 6, (1906) p. 254

(108) Ibid.

(109) Llewelyn, S. R., "New Documents Illustrating Early Christianity", vol.,8 Cambridge, (1998), p. 89.

(110) Ibid.

(111) U.P.Z, 110, 11.173-181 ; Rostovtzeff, Large Estate, p.108.

(112) Rostovtzeff, SEHHW,p.316

خــاص بذلــك[١١٣] ولكـــن يــبدو أن ملاك الأراضي الخاصة لم يكونوا يتمتعون بحق استخدام دواب النقل الحكومية[١١٤] لذلك ونظراً لأهمية وجود حيوانات الحمل في حياة الفلاحين ولأن امتلاكها كان أمراً ضرورياً فقد سعوا إلى امتلاكها بشتى الطرق، حتى أن صغار الفلاحين كانوا يتدبرون المال من القليل الذي يملكونه، حتى يمكنهم امتلاك حيوان واحد علي الأقل أو اثنين، أما المعدمون من المزارعين الذين كانوا لا يملكون ثمن شرائه، فكانوا يقومون باستئجاره[١١٥].

ولقد شجعت الإدارة الرومانية، ملكية دواب النقل أو الحيوانات المنزلية بشكل عام، حتى أن "والاس" (Wallace) ذكر أن الملكية الخاصة للحيوانات المنزلية بكافة أنواعها تطورت تدريجياً بشكل يكاد يشبه في جانــب منه تطور الملكية الخاصة للأراضي[١١٦] وربما لم يدفع الإدارة الرومانية إلى تشجيع الملكية الخاصة للحــيوانات إلا حاجتها الشديدة إلى عدد كبير من دواب النقل ، لنقل منتجاتها الزراعية وكذلك نقل احتياجات الجــيش، وكذلــك نقــل "الأنونــا" (Annona). حيث كان الأسطول الذي تتولى الدولة إعداده سنوياً يغادر الإسكندرية إلى موانئ إيطاليا، ينتظره الرومان، حيث كانت تقوم مصر وحدها أولاً ثم أفريقيا بتغذية الشعب الرومانـــي، ولهــذا كان يتم تنظيم الصوامع والنقل والدواب والسفن داخل البلاد، وكان يلتزم بذلك أصحاب الــدواب والشــاحنون[١١٧] ولأهمية الانونا التي كانت ترسل سنوياً إلى روما كانت الدولة تفرض علي نقابة ســائقي الــدواب أن تمدهــم بثلاث حمير علي الأقل، ليكونوا تحت تصرف الدولة في المقابل فإنهم تتمتعوا بامتيازات معينة، ولكن طبيعة تلك الامتيازات ليست معروفة[١١٨].

ولقــد ذكر "والاس" أن الدولة كانت تفرض علي ملاك الحمير إما أن يقدموا الحمير لكي تظل تحت تصــرف الحكومة لمدة خمسة أيام أو انهم (أي ملاك الحمير) عليهم أن يقدموا إلى صومعة الغلال الحكومية كمية من الغلال توازي عمل الحمير لمدة خمسة أيام[١١٩].

وبالإضـــافة إلـــى تقديم الحمير للعمل في خدمة النقل لدي الحكومة كان المزارعون يقدمون الجمال أيضا، فمن بين التقارير الخاصة بالجمال (ἀπογραφῆς καμῆλοι) ما يخبرنا أنه من بين الجمال طلب جمل من قبل الحكومة لاستخدامه في طريق القوافل التجارية من برينيكي. وفي إحدى البرديات ذكر أن جمل طلب لنقل عمود من السماق[١٢٠].

وفـــي إحدى البرديات أيضا يذكر مالك للجمال(مربي للجمال) (καμηλοτρόφος) أن واحداً من جماله قد طلب منه للانضمام إلى حملة قام بها الإمبراطور الروماني كراكلا (Caracalla) (٢١١- ٢١٨م)

---

(١١٣) آمال محمد الروابي، مصر في عصر الرومان، ص ٢٥٢

(١١٤) نفسه.

(١١٥) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٤٥.

(116) Wallace, S.L., Taxation in Egypt from Augustus to Diocletian, Princeton, (1938), p. 78.

(١١٧) منـــيرة محمـــد الهمشري، النظام الإداري والاقتصادي في مصر في عهد دقلديانوس (٢٨٤- ٣٠٥م) الهيئة المصرية العامة للكتاب، تاريخ المصريين (١٤٥)، القاهرة، ١٩٩٩، ص ٣٩.

(118) Johnson, Op.Cit, p.403.

(119) Wallace, Op.Cit., p. 92.

(120) Ibid, 89.

الدولة علي الأهالي، ومنها بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني ق.م (١٨٧ ق.م) [١٢٢] وهي عبارة عـن خطـاب مرسـل من شخص يدعي "آداماس" (Αδάμας) وهو سيتولوجوس (σιτόλογος) (أمين مخـزن غـلال) أحـد مخـازن الغـلال (Θησαυρός) إلـى أحـد أفـراد عائلته ويدعي ديونيسيوس (Διόνυσιος) وربمـا كـان ديونيسيوس هذا أحد حراس المحاصيل (γενεματοφύλακες) وذلك لما اتضـح لـنا مـن خـلال بردية "تيبتونيس" سالفة الذكر (P. Tebt , I , 27) الدور الذي اضطلع به حراس المحاصيل في عملية النقل، وإن كانت بردية (تبتونيس) (P.Tebt.III,704) توضح لنا أن الأوامر الخاصة بجمع الحيوانات اللازمة لنقل الغلال، وخاصة غلال الدولة، كانت توجه إلى "عامل المالية" أو الأويكونوموس ، وتلـك الأوامـر كانت صادرة من "الديويكيتيس" أي من موظف أعلي رتبة من عامل المالية ولكن في هذه الـبردية، والتـي نحـن بصـددها، فإن الأوامر صادرة من"السيتولوجوس" وليس من المقبول لا شكلاً ولا موضوعاً أن يصدر السيتولوجوس، وهو الموظف الأدنى مرتبة أوامره إلى عامل المالية وهو الأعلى مرتبة، لذلك فمن المحتمل أن ديونيسيوس هذا كان أحد "حراس المحاصيل" ولقد جاء في البردية:

"مـن آداماس إلى ديونيسيوس ، بعد التحية. لقد أوضح لي بطلميوس، انه ليس هناك تهاون فيما يخـتص بـالجمع (جمـع الحـيوانات)، مشـفوعاً بقسـم لبسينيموس (Ψενεμμοῦτι) وديونيسيوس واريسـتاندروس (Αριστάνδρος)، الذين تعهدوا بتقديم مائة من دواب النقل (πορεία ρ)....لو أن الآلهة مازالت تقدم لهم يد العون، دعهم يقدموهم (يمدوهم) وينقلوا الحبوب في المخزن لأنه سوف يكون مـن الصعب لهم استرضاء أندادهم، ولكن لو أنهم افترضوا أن بيتوسيريس (Πετοσîρις) وأخيه اللذان يقعا تحت حماية هيبالوس (Ιππάλους)، سوف يقدمون حيوانات، فإنهم قد فكروا بحمق. دعهم يعرفون أيضـاً أن بطلمـيوس بـن هرموكراتيس (Ερμοκράτους) ينتظر حتى تقدم (تدفع) أسعار ما لديه من حيوانات. إلى اللقاء"

ويـبدو لنا من خلال هذه الوثيقة أن استخدام دواب نقل مملوكة للأفراد كان فرضاً إجباريا، لا تهاون فيه، ولكن يبدو أيضا أن هناك بعض الأفراد الذين أعفوا من هذه الخدمة وذلك استناداً إلى الفقرة التي جاءت في البردية سابقة الذكر والتي جاء فيها:

"....... ولكن لو انهم افترضوا أن "بيتوسيريس" وأخيه، اللذان يقعان تحت حماية هيبالوس، سوف يقدمون حيوانات، فإنهم قد فكروا بحمق.." [١٢٣].

ولكن ليس واضحاً لنا ما هو الأساس الذي بناءً عليه تم إعفاء هؤلاء من الخدمة الإلزامية، وإن كان يـبدو لـنا من خلال سياق النص أن هناك نوع من الوساطة والمحسوبية وأنهما كانا يلعبان دوراً كبيراً في إعفـاء من يتمتع بهما من هذه الخدمة.ولكن هل كانت الدولة تستخدم دواب الأهالي مقابل أجر أم أنها كانت تستخدمها كنوع من أنواع السخرة؟

يذكر "روستوفيتزف" أن الحكومة في الأوقات العادية كانت تتعاقد مع عدد ممن كانوا يحترفون مهنة النقل بالبر (ονηλάται)، إما في أوقات الضرورة أي في زمن الحرب عندما كانت الظروف تستدعي نقل الجنود داخل البلاد أو خلال جولات الملك التفتيشية، وكل عام في وقت الحصاد عندما يتعين نقل الملايين من

(122) P. Tebt, III, 750, 11.1-24. (about B.C187).
(123) Ibid, 11. 16-17.

أرادب الحبوب الغذائية وغيرها من المحاصيل، ولأن وسائل النقل الخاصة بالملك لم تكن تكفي، فإن البطالمة كانوا يستغلون إلى أقصى حد حق الحكومة الخالد في تسخير كل ما كان يلزمهم من الرجال والدواب(١٢٤).

ولديـــنا أيضـــا وثيقة بردية تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م (٢٤٣ ق.م) (١٢٥) وهي عبارة عن خطـــاب مرسل من شخص يدعي أجاثون (Ἀγάθων) إلى شخص آخر يدعي "باترون" (Πάτρων) ولم يتضـــح لـــنا من سطور الوثيقة وظيفة أي من الشخصين، ولكن من المحتمل أن "اجاثون" هو "اويكونوموس "عـــامل المالـــية" المدينة والتي حددها لنا ناشر البردية علي أنها مدينة اوكسيرينخوس (١٢٦). وان أمونيوس (Ἀμμώνιος) الـــذي تلقـــي منه التعليمات الخاصة، بجمع دواب النقل ربما هو وزير المالية "الديويكيتيس" وذلك لما اضطلع به كل منهما من دور هام في عملية النقل وخاصة عامل المالية الذي اضطلع بدور رئيسي في عملية جمع دواب النقل، كما اتضح لنا من خلال بردية سوف يأتي ذكرها فيما بعد (P.Tebt,704). أما "باترون" والذي لم يتضح لنا أيضاً من خلال سطور البردية وظيفته، فانه من خلال بردية سوف يأتي ذكرها أيضاً بعد قليل (P.Tebt,749) أن له صفة شرطية وإن كانت ليست محددة تماماً.

ولقد حمل هذا الخطاب تعليمات خاصة بجلب بعض الحيوانات لاستخدامها في أغراض النقل الخاص بالدولة، وجاء في البردية:

"مـــن اجاثون إلى باترون بعد التحية، لقد كتب إلينا امونيوس لكي نرسل إليه في المدينة حيوانات جر من اجل عربات النقل. كما أن الملك قلق حيالهم، لذلك عند استلام هذا الخطاب قم بجولة لجيراتك مع زينودوروس (Ζηνοδώρος(*)) وارسل إلى المدينة كل ما تجده ".

ويتضح لنا من خلال هذه الوثيقة أن الحكومة لم تستخدم فقط حيوانات الأهالي في النقل، ولكن أيضا استـــخدمتها فـــي جـــر عـــربات الـــنقل المملوكة للدولة، أو ربما كانت هذه العربات أيضا خاصة بالأهالي واســـتخدمتها الدولـــة بموجب الخدمة الإلزامية المفروضة علي الأهالي من قبل الدولة، كما يتضح لنا أيضاً اهتمام الملك بشكل خاص بموضوع جمع حيوانات النقل المستخدمة في نقل غلال الدولة، لدرجة جعلته يبدو قلقاً حيالها.

وهـــناك أيضاً بردية مؤرخة بنفس تاريخ البردية السابقة (٢٤٣ ق.م) (١٢٧) وهي عبارة عن خطاب يـــبدو انه حلقة من سلسلة خطابات متبادلة بين كل من "أجاثون" و"باترون"الواردان في البردية السابقة، وجاء في هذه البردية:

"مـــن اجاثون إلى باترون بعد التحية، عند استلام خطابي أرسل حارسا (φυλακίτης) إلى إقليم أرسينوي لكي يحصل لنا علي افضل الحمير، افعل ذلك بسرعة وأرسلهم إلينا من المدينة إلى اللقاء.."

(124) Rostovtzeff., SEHHW, p. 315.
(125) P. Tebt, III, 748, 11.1-20 (about, 243 B.C)
(126) Ibid, Comment Lines, 14-15, p. 170.
(*) ربما كان "زينودوروس" هذا هو نفسه الذي ورد في بردية الحيبة (P.Hib,1,59) والتي تعود إلى تاريخ مقارب لبردية تبتونس (٧٤٨) حيث تؤرخ بـــ (٢٤٥ ق.م) وكان زينودورس يشغل منصب مراقب الحسابات لأحد مراكز أقاليم اوكسيرينخوس.
(127) P. Tebt, III, 749, 11.1-6 (about 243 B.C)

لقد ذكرنا في البردية السابقة أن باترون ربما يحمل صفة شرطية وذلك لأن جملة **"أرسل حارسا"** (ἀπόστειλον φυλακίτην) ربما توحي لنا بذلك، خاصة وأن رجال الشرطة" فيلاكيتاي" (φυλακίται) كانوا يضطلعون بدور هام فيما يتعلق بمستحقات الدولة لدي الأفراد وخاصة تلك الواجب جمعها من المزارعين [١٢٨] وبما أن دواب النقل كانت أحد تلك المستحقات، فلا يستبعد أن يكون "باترون" إما رئيساً للشرطة (ἀρχιφυλακίτης) أو مراقباً للشرطة(ἐπιστάτης τῶν φυλακιτῶν).

ولدينا أيضا بردية تعود إلى نهاية القرن الثالث ق.م (٢٠٨ ق.م) وهي عبارة عن خطاب شديد اللهجة أرسله "وزير المالية" إلى شخص يدعي "أرتيمون" من المرجح انه اويكونوموس في أرسينوي في تلك الفترة جاء فيها:

"................إن دواب الحمل الموجودة في الإقليم فيما عدا تلك التي تستخدم في الزراعة، يجب جمعها واستخدامها في نقل الحبوب الغذائية"[١٢٩]

كما تحدثنا إحدى الوثائق [١٣٠] عن مناقشة بين الإبيميليتيس (ἐπιμελητής) "المشرف المالي" وبين سائقي الحمير بقرية بوباستيس (Βουβάστους[*]) عن عدد الحمير المطلوبة لنقل المحاصيل إلى الجرن الملكي.

ولقد انتهج الرومان نهج البطالمة في فرض واجب تقديم دواب النقل كخدمة إلزامية مفروضة علي الأهالي، بل أن الرومان كانوا اثقل يداً واتبعوا نظاماً اشد وطأة من البطالمة في جمع دواب النقل اللازمة لهم.

ولدينا بردية تعود إلى نهاية القرن الثاني الميلادي (١٩٧م) أي في عهد الإمبراطور الروماني سيبتميوس سيفيروس (Septimius Severus) (١٩٣– ٢١١م) ولقد جاء في هذه البردية [١٣١].

"من آيميليوس ساتورنيلوس (Aemilius Saturnilus) إلى استراتيجوى الأقاليم السبع وارسينوي، ما عدا الواحة(Oasis) بعد التحية. ألاحظ أن شحنة الغلال قد أهملت كثيراً من قبلكم، لأن كل منكم قد تلقي أوامرنا بأخذ قمح من المخازن (θησαύροι) فتجاهلتم أوامرنا، وليس هناك عذراً اكثر من أن هناك ندرة في الغلال التي كلفتم بنقلها، في رأيي، ثم كثيراً ما أعطى تعليماتي بإحضاركم للعدد المطلوب (من دواب النقل) ولكنكم لم تعيروا تعليماتي أي اهتمام، بل قدمتم تبريرات أخرى، واشتركتم مع سائقي البغال فيما ارتكبوه من خطأ ولقد حملتهم علي إحضار العدد المطلوب ولكنكم لم تجبروهم علي تقديم العدد المطلوب منهم من الثلاث بغال، ومن ثم فإنهم تسلموا الأجرة المنتظمة للنقل ولكن خزانة الدولة لم تأخذ الخدمة المطلوبة (الكافية) وبهذا فإن شئون الدولة قد لا تستمر بسهولة، فيما بعد لو أن هناك عدداً لا تملكوه من النسبة المطلوبة، وكذلك هؤلاء الذين نفذوا التعليمات وأنا آمركم بأن تجبر كل سائقي البغال بأن

---

(١٢٨) حسين حسين رزق، الشرطة والحراسات في مصر في العصرين البطلمي والروماني، في ضوء الأوراق البردية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة حلوان، كلية الآداب القاهرة، ٢٠٠٥م، ص ٢٤

(129) P. Tebt, III, 704, 11.19-22. about 208 B.C

(130) Ibid, 905 (Early 2nd Cent B.C)

(*) بوباستيس : إحدى قري إقليم الفيوم.

(131) BGU, II,15.

يقدمــوا البغال الثلاثة وان تسم كل بغل (الوسم- إحداث علامة تدل علي مالكها) هكذا فإن السائقين سوف يجبرون علي تقديم الثلاث بغال، وأنت تستطيع أن تضبط السائقين في سرقاتهم، أنا آمرك، وداعاً".

ونستخلص من هذه البردية الآتي:

١- أن الدولة كانت تجبر الأهالي علي تقديم ثلاث بغال للعمل في خدمتها، .

٢- يبدو أن تقديم **البغال الثلاثة** كان قانوناً مفروضاً علي كافة الأقاليم بلا استثناء .

٣- أن **البغال الثلاثة كانت** تبقي في خدمة الدولة بصفة دائمة وليس في وقت الضرورة فقط.

٤- يــبدو أن قــانون تقديم **البغال الثلاثة** قد تم التهرب منه بشكل واضح، وذلك مع تستر الإستراتيجوى علي الهاربين، ويحتمل أن الإستراتيجوى قد فرضوا علي الأهالي تقديم مقابل مادي نظير التغاضي عن تقديم هذا الواجب، إذ لا يعقل أن يتستر الاستراتيجوي (الأجانب) عن هذا بلا مقابل.

٥- أن عــبء هذه الخدمة الإلزامية كان جائراً بشكل واضح خلال تلك الفترة، مما اضطر السائقين أو ملاك الجمال حيالها إلى التهرب منها.

٦- أن الدولة كانت تضع علامة علي جسد هذه الدواب تمييزاً لها عن الدواب الأخرى.

ويشــير "نافتالي لويس" (Naftaly Lewis) إلى أن دواب النقل الخاصة بالضياع الإمبراطورية قد تم حمايتها ضد انتهاكها وتسخيرها أو طلبها للخدمة عن طريق بطاقات تميزها كانت تربط حول رقبة كل منها [١٣٢] وبذلك يتضح لنا أن هناك نوعين من العلامات التي توضع لدواب النقل:

الأولى: ألوسم، أو العلامة التي يتم إحداثها علي جسد الحيوان تدليلاً علي أن هذا الحيوان في خدمة الدولة، وهو من الحيوانات التي يتم اغتصابها من الأهالي للعمل في السخرة لدي الدولة.

الثانية: البطاقات ، وهي التي توضع حول رقبة الدواب التي تتبع الضياع الإمبراطورية وذلك تجنباً لأخذها عن طريق الخطأ من قبل المكلفين بجمع حيوانات النقل الخاصة بالعمل في السخرة.

وهناك بردية أخرى تعود إلى عام ١٩٩م تشير إلى تعليمات (الإبستراتيجوس)[*](ἐπιστράτηγος) (حاكم الإقليم) إلى الحكام الإقليميين في مصر الوسطي بضرورة أن يرسلوا إليه القيمة الضريبية المقررة من الدواب والأراضي المرتبطة بالأنونا العسكرية المخصصة لزيارة الإمبراطور سيبتميوس سيفيروس [١٣٣].

كمــا أن هــناك بــردية أخــرى كتب فيها الحاكم الإقليمي بالفيوم إلى الكاتب الملكي والقائم بأعمال الاستراتيجوس في أوكسيرينخوس بأنه عليه أن يرسل البغال والحمير من أوكسيرينخوس إلى الحاكم العام في

---

(١٣٢) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٩٤

(*) فــي أواخــر عهــد الــبطالمة كانــت الحكومــة المركــزية، تدعيماً لسيطرتها علي إقليم طيبة، قد عينت هناك موظفاً يحمل لقب الإبستراتيجوس (ἐπιστράτηγος) أي" قائد " أو "حاكم" نائب عن الملك مزوداً بسلطات مدنية وعسكرية واسعة، وراقت الفكرة لأغسطس تقسم مصر إلى ثلاث مناطق كيري علي رأس كل منها ايستراتيجوس (أي مدير عام) وهي:

١- طيبة ٢- مصر الوسطي: والتي سميت رسمياً الأقاليم السبعة والإقليم الأرسينويى ٣- الدلتا

- راجع /أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٩٨.

(١٣٣) الحسيني احمد عبد الله، الإدارة والقانون في مصر الرومانية (دراسة لوظيفة الابستراتيجيا) عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ط٢، ٢٠٠٠م، ص ٧٢

الفيوم وذلك حتى يتم نقل القمح من الموانئ، وأن الأخير لن يخلي سبيل من لديه من رجال ودواب النقل حتى تصله دفعة جديدة وقد شدد الوالي علي هذا الأمر وأرسل تعليماته إلى الحاكم الإقليمي بهذا الصدد (١٣٤).

وبذلك يتضح لنا مدي اهتمام الإدارة الرومانية بجمع أو توفير دواب النقل بشكل خاص ونقل الغلال بشكل عام، وذلك لأن مصر كما هو معروف كانت صومعة الغلال التي تطعم الشعب الروماني.

ولـم يكـن عبء الخدمة الإلزامية يقع فقط علي دواب النقل لاستخدامها في عمليات النقل المختلفة، وبخاصـة نقل غلال الدولة، ولكن كان هذا العبء يقع أيضاً علي سائقي تلك الدواب، وربما تدل كلمة سائقي الحميـر العامـة (δημόσιοι κτηνοτρόφοι) أو سـائقي الجمـال العامة(أو مربي المواشي العمومية) (δημόσιοι καμηλοτρόφοι) الموجـودة في بعض الوثائق البردية(١٣٥)علي أن الدول كانت تستخدم سائقين للعمل علي الدواب الخاصة بها.

ولقـد فرضـت الدولة هذه الخدمة علي الأهالي كخدمة إلزامية لابد لها أن تؤدي إلى الدولة. ولدينا وثـيقة بردية تعود إلى العام (٣٠٩م) تشير إلى أن عبء تقديم سائقي الجمال إلى الدولة كان مفروضاً علي القرى، وأن هذه الخدمة كانت تقدم بالتناوب (κάταστοιχον) بين القرى، وجاء في هذه البردية :

" **إلـى أوريلـيوس ديديمـوس (Αὐρήλιος Δίδυμος) بـن ديديمـوس، بريبوسـيتوس (Πραιποσίτως) الـباجوس (*)الثامـنة (η πάγος) مـن أوريلـيوس ديديمـوس" نومـيكاريوس" (νομικάριος(*)) الإقلـيم، بعـد التحية. نظراً للحاجة إلى سائقي جمال، من أجل جمال قد أرسلت إلى القصـر الإمـبراطوري في مدينة ممفيس (Μεμφιτῶν) أكتب إليك للضرورة، صديقي الأعز، لكي تجعل سكان قرية تييوس (Τηεως) يوفروا سائق جمل بالتناوب.." (١٣٦)**

ويتبين لنا من خلال هذه البردية أن هناك عبئاً مفروض علي الأهالي فيما يتعلق بتقديم سائقي الجمال للعمل في خدمة التاج، وأن هذه الخدمة كانت مفروضة علي الأهالي "بالتناوب" (καταστοῖχον) أي أنها كانت مفروضة ربما علي كل سكان قرية تييوس الواردة في البردية، الفرد تلو الآخر.

وربمـا كانت هذه الخدمة الإلزامية تؤديها بعض القرى بتقديمها للجمال فقط للعمل في خدمة التاج، بينما تقدم قري أخرى سائقيها، وأخرى تقدم الجمال وسائقيها معاً، وربما كان ذلك داخل القرية الواحدة. ولقد مـر بنا أن مالكاً للجمال قد قدم أحد جماله للعمل في خدمة التاج(١٣٧) إذاً فإن الخدمة الإلزامية المتعلقة بدواب النقل كانت تشمل تقديم الدواب وسائقيها ويبدو أن هذه الخدمة كانت كالتالي:-

---

(١٣٤) نفسه، ص ٧٨

(135) P. Col. I recto 4, cols., 1, 1.2; 3, 1.2; 4, 11.2-3.; 5,1.5; 7, 1.2.; 9; 1.2

(*) الباجوس (Pagus) هو أحد وحدات التقسيم الإداري (في العصر البيزنطي) التي استحدثها الرومان، ويبدو أنها حلت محل المركز (Τοπος) عام ٣٠٧/ ٣٠٨ ميلادية، راجع/ حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص ٤٤.

(P. Oxy, 3788- Comment Line, 2,p.41)

(*) هذه الوظيفة تختص بالإقليم، وهذا اللقب مشتق من كلمة (νομός) بمعني " مرعى" وربما كان له علاقة بمراعي الحيوانات التي تستخدم في النقل أو المشرف عليها.

(P. Oxy, 3788- Comment Line, 2,p.41)

(136) P. Oxy, LV, 3788, 11.1-9.

(137) BGU, I, 266.

إن الذيــن كانوا يملكون دواباً ولكنهم لم يكونوا يعملون عليها بأنفسهم كانوا يقدمون الدواب فقط، أما الذيــن كانوا يملكون دواباً يعملون عليها بأنفسهم، وهم في الغالب محترفي مهنة النقل (ὀνηλάται) فأنهم كـــانوا يقدمون الدواب وسائقيها، أما الذين لا يملكون دواباً فإنهم كانوا يقدمون عوضاً عن ذلك، أما كمية من الغلال إلى المخزن الملكي، أو مبلغاً من المال، نظير عدم تقديمهم للدواب للعمل في خدمة التاج، وذلك طبقاً لمـــا ذكره كل من (ليويلين)(١٣٨) و "روستوفيتزف"(١٣٩) وكذلك "والاس"(١٤٠) بأن الذين لا يملكون دواباً كانوا يقدمون تعويضاً عن ذلك إما نقداً أو عيناً.

كمـــا أن هناك بردية تعود إلى بداية القرن الثالث الميلادي (٢٠٧م) (١٤١) تتحدث عن ترشيح الخدمة الإلزامية في "اوكسيرينخوس" ولقد جاء فيها:

"......لقـــد رشـــحت عـــن طريق الخطأ من قبل هيراكلامون (Ἡρακλάμμωνος) كاتب الحي (ἀμφοδαγραμματεύς) الحالـــي للقبـــيلة الأولى لوظيفة سائق حمار عام في المدينة المذكورة آنفا، الخدمـــة الأكثر إرهاقاً تحت أسم آخر، هو سبيخيس بن هرميوسيس (Σβῖχις Ἀμιύσιος) وتاسيوتس (Τασεῦτος) وســـجل لـــي من قبله ملكية تقدر بـــ (١٢٠٠) دراخمة، والتي لا امتلكها. من أجل ذلك، سيدي، لقد أكرهت علي تولي وظيفة سائق الحمار هذه، علي الرغم من إنني لا أملك الموارد بالمرة، وأنني لا اتبع بأي حال من الأحوال كاتب الحي الحالي، علي العكس، فإن حينا. في الوقت الحالي، يخضع للخدمة طـبقاً للقرعة المسحوبة (γενομένῳ) للأحياء عن طريق سعادة الإبستراتيجوس جمينيوس موديستوس (Γαμεινίον Μοδέστους) ولقـــد رشـــحت بشكل غير قانوني ومتهور من قبل هيراكلامون، أتوسل إلـــيك، لـــو أنـــه يبدو جيداً لحظك أن تنصفني منه، لما يتعلق ذلك بقدرتك علي العقاب لكل من يجرؤ علي أعمال غير قانونية وجائرة، وبذلك ربما أحصل علي حقوقي، وبالتالي أكون قادراً في العام الذي ترفع فيه من علي، أن أؤدي الخدمة التي يعهد إلي، ودائماً......"

هذه البردية هي عبارة عن شكوى أو التماس مقدم من شخص كان قد رشح من قبل للخدمة الإلزامية كحارس ولقد أدى هذه الخدمة، ولكنه رشح مرة أخرى للقيام بواجب الخدمة الإلزامية ولكن هذه المرة كسائق حمـــار عـــام. والالـــتماس مقـــدم إلـــى والـــي مصـــر فـــي تلـــك الفـــترة وهـــو ســـوباتيانوس أكـــيلا (Σουβάτιανου Ἀκύλα) ويتضح لنا من خلال هذه الوثيقة الآتي :-

١- أن الدولة كانت تفرض علي الأهالي العمل علي الدواب المملوكة لها كواجب خدمة إلزامية لابد من القيام به.

٢- أن كاتب الحي (ἀμφοδογραμματεύς) كان يقوم بإعداد قوائم بالأشخاص الذين يصلحون لتأدية هذه الخدمة.

٣- يـــبدو أن الترشيح للخدمة كان يتم طبقاً لما يملكه الشخص الذي سوف يتم ترشيحه، فطبقاً لمقدار أو نـــوع ما يملك يحدد نوع الخدمة التي يرشح لها، وذلك لأن صاحب الالتماس يشتكي من أن ترشيحه

(138) Llewelyn, Op.Cit., p. 89.
(139) Rostovtzeff "Angariae" Kilo, 6, p. 254.
(140) Wallace, Op.Cit., p. 92.
(141) P. Oxy, XVII, 2131, 11, 11-18.

لهــذه الخدمـــة تـــم طبقاً لامتلاكه ما يقدر بـــ ١٢٠٠ دراخمة، في حين أنه لا يملك ما يوازي هذا المقدار.

٤- أن كـــل كاتب حي كان يعد قائمة بالمرشحين للخدمة الإلزامية داخل حيه هو فقط ، ولا يجوز له أن يرشح أشخاصاً من خارج هذا الحي.

٥- أن هـــناك قـــرعة كـــان يـــتم إجـــراؤها لتحديد الحي الذي يقع عليه عبء الخدمة الإلزامية، وأن الإبستراتيجوس كان هو من يقوم بإجراء هذه القرعة.

٦- أن هناك قوانين وضوابط تنظم عملية الترشيح للخدمة الإلزامية.

٧- يـــبدو أن هذه الخدمة كان يتم أداؤها دون مقابل، ويبدو ذلك جلياً من خلال وصف صاحب الشكوى، بأنها الخدمة الأكثر إرهاقاً. (πάνυ βαρυτάτην χρειάν)

بالإضـــافة إلى هذه البردية، التي تؤكد بما لا يدع مجال للشك أن الدولة كانت تلجأ إلى الخدمة الإلزامية لتوفـــير احتـــياجاتها من سائقي الحمير للعمل علي الحمير المملوكة لها، يؤكد "والاس" المعني ذاته بقوله "أن **الدولـــة فـــي العصرين اليوناني والروماني كانت تلجأ إلى الخدمة الإلزامية لقيادة الحمير (ὀνηλασία) وخاصـــة الحمـــير العامة (δημόσιοι ὄνοι) التي تستخدم في نقل غلال الحكومة أو أي خدمات أخرى تؤدي إلى الحكومة**"(١٤٢).

كمـــا يشير "روستوفيتزف" أن ملاك دواب الحمل لم يكونوا أحراراً في تخصيص كل نشاطهم لتلبية احتياجات السكان بل كان عليه تلبية احتياجات الدولة والإمبراطور أولاً (١٤٣).

أنواع النقل:

أولاً: نقل غلال الدولة:

في العصر البطلمي كانت الإدارة في الإسكندرية تعلق أهمية كبيرة علي عملية نقل الغلال وتهتم بـــأن تـــتم عمليات النقل في مواعيدها المحددة وذلك لاعتماد الإسكندرية علي باقي الأقاليم في الحبوب سواء للاســـتهلاك المحلـــي للمديـــنة، أو للوفاء بتعاقدات الملك في الخارج، فقد كان الملك البطلمي من اكبر تجار الغلال في العالم الهيلليتستي(١٤٤).

وإذا كـــان الـــبطالمة قد اهتموا بعملية نقل الغلال، فإن الرومان كانوا أكثر اهتماماً منهم بعملية نقل الغلال، وذلك لأن الشعب الروماني بأكمله كان يعتمد في غذائه علي الغلال المصرية وخاصة القمح، ولا أدل علـــي ذلـــك مـــن أن رومـــا لم تعد تعتمد علي ما تنتجه من قمح بل أنها، اعتمدت وبشكل كبير علي القمح

(142) Wallace, Op.Cit., p.78.
(143) Rostovtzeff, Social and Economic History in Roman Empire, vol., 1, Oxford, (1979) p. 145.
وسوف نشير إلى هذا المرجع بالاختصار(SEHRE)

(١٤٤)أبو اليسر فرح، المرجع السابق، ص ١١٢.

المصري، ولهذا كتب "تاكيتوس" (Tacitus) المؤرخ الروماني "أن روما(إيطاليا) لم يصبها الجدب ، ولكننا **نفضل استغلال أفريقيا ومصر، لقد أصبحت حياة الشعب الروماني رهناً بالسفن**"(١٤٥).

وكان النقل البري للغلال يمر بالعديد من المراحل بداية من نقله من الحقل عقب الحصاد مباشرة حتى ينقل إلى اقرب الموانئ النهرية تمهيداً لنقله عبر النيل إلى الإسكندرية وتنقسم هذه المراحل إلى:

١- **المرحلة الأولى**: النقل من الحقل إلى الجرن الملكي.

٢- **المرحلة الثانية**: نقل المحاصيل إلى المخزن الملكي المحلي في كل قرية.

٣- **المرحلة الثالثة**: نقل المحاصيل إلى المخزن المركزي في كل إقليم.

٤- **المـــرحلة الرابعة**: نقل المحاصيل إلى أماكن الشحن في القوارب ذات الحمولات الصغيرة لتوصيلها إلى اقرب ميناء علي النيل(١٤٦).

(أ) المرحلة الأولى:

وتـــتعلق هـــذه المرحلة بنقل الغلال من الحقل إلى الجرن الملكي (Βασιλικὴν ἅλω) وفي هذه المرحلة كان المزارعون هم الذين يقومون بنقل الغلال علي دوابهم الخاصة، أو علي الدواب المملوكة للدولة، مقابل خصم أجرة هذه الدواب من المحصول، ويتضح لنا ذلك من خلال إحدى برديات "تبتونيس" والتي سبق ذكـــرها(١٤٧) والتي تعود إلى النصف الثاني من القرن الثاني (١٣٨ ق.م) وهي عبارة عن خطاب مرسل من مزارعي الأراضي الملكية (*) إلى الإستراتيجوس ولقد جاء في هذا الخطاب:-

" إلـــى فانياس"، أحد أفراد الحاشية (τῶν πρώτων φίλων) والإستراتيجوس والمشرف علـــي الدخـــل، مـــن مزارعي الأراضي الملكية في أوكسيرينخوس، لأننا بذلنا قصارى جهدنا لتنفيذ أمرك، وزرعنا الأراضي الملكية، ونحن زرعنا، ولم نقترض ولو مبلغاً صغيراً من المال لكي نتجنب أي عجز، ونقلنا منتجات الأراضي إلى الجرن الملكي ووصلناه إلى المخزن الملكي..."

ويـــبدو مـــن خلال هذه البردية أن مزارعي الأراضي الملكية كانوا ملزمين بزراعة وبذر الأراضي ونقل غلالها إلى الجرن الملكي فضلاً عن نقلها إلى المخزن الملكي سواء الموجود في القرية أو الإقليم. ولم

---

(145) Tacitus, Annales, X11,43. -سيد احمد علي الناصر، تاريخ الإمبراطورية الرومانية السياسي والحضاري، دار النهضة العربية، ج٣، القاهرة، ١٩٧٨م، ص ٥٨.

(١٤٦)كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٨٩.

وأيضا: راجع/

- Westermann and Keyes, Op.Cit., p.106.
- El Mosallamy, Op.Cit., pp. 114- 145.
- Zaky aly, "Sitologia in Roman Egypt" JJP, IV, (1950) p. 302.

(147) P. Tebt III, 786 11.1-13, (about 138 B.C)

(*) لقد كان مزارعو الملك يؤلفون في كل قرية جماعة للدفاع عن مصالحهم وتحمل مسئولياتهم نحو الدولة وكان لكل جماعة من هذه الجماعات رئيس وسكرتير يساعده شخص واحد أو اكثر. راجع/ حسين محمد يوسف، المرجع السابق، ص ٣٨.

يكن مزارعي الأراضي الملكية وحدهم هم الملزمين بذلك ولكن أيضا مزارعي الأراضي الخاصة(١٤٨) حيث كانوا ملزمين بنقل الغلال أيضاً.

(ب) المرحلة الثانية:

كانـــت الغلال بعد أن تصل إلى الجرن الملكي تفحص وتقسم بين التاج والفلاح بحيث يحصل الملك علي مستحقاته من هذا المحصول ، وكان الباقي بعد ذلك يطلق سراحه، ويحمل إلى بيت الفلاح(١٤٩) ذلك ما يخــص الفــلاح من المحصول، أما نصيب الملك فقد كان ينقل تحت الحراسة إلى المخازن الملكية المحلية المتعددة الموجودة في القرى المختلفة(١٥٠).

ولقــد جــاء في البردية السابقة (P. Tebt., 786) أن مزارعي الأراضي الملكية قد نقلوا محصول الغلال من الحقل إلى الجرن الملكي ثم نقلوه بعد ذلك إلى المخزن الملكي، إذا فإن نقل الغلال في هذه المرحلة أيضا كان يتم عن طريق المزارعين وعلي نفقتهم الخاصة.

وهـــناك بـــردية تعـــود إلى نهاية القرن الثاني ق.م تتحدث عن نقل غلال إلى إحدى صوامع الغلال المحلية، ولقد جاء فيها(١٥١):-

"فـــي كيركيوســـيريس (κερκεοσίρης) والتــي لـــيس بهـــا موقـــع حراســـة (τῆν μὴ φρουρουμένης) ولا تقع علي النهر العظيم(*) (μεγάλουποταμού) ولا علي أي نهر آخــر صــالح للملاحــة، وتــبعد مســافة مائـــة وســـتون ســـتاداً (Στάδια) عــن بطلمية يورجيتس (Πτολεμαίδα Εὐεργέτου)(*) عاصــمة الإقلــيم، ومائة وتسع وخمسون (١٥٩) ستاداً من بحيرة موريــس (Μοίριν)(*) حيــث توجــد هناك نقطة حراسة بالقرب منها، إن الحبوب المجموعة نقلت إلى الصومعة الملكية بالقرية....."

بالإضـــافة إلـــى صـــومعة الغلال الموجودة في قرية كيركيوسيريس والتي تبين من إحدى الوثائق البردية أنها تقع في قسم بوليمون بإقليم أرسينوي "الفيوم" (١٥٢).

---

(148) Rostovzteff, FSELEHT, p. 166.

(149) Rostovtzeff, SEHHW, p. 280.

(١٥٠) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٧٦.

(151) P. Tebt., I, 92, 11.1 –9, (Late Second Century B.C)

(*) يذكــر ناشر البردية أن "النهر العظيم "(μεγάλου ποταμού) في هذه البردية ليس المقصود به نهر النيل، ولكن المقصود به بحــر يوسف (Bahr Yosuf) وهو فرع طبيعي من النيل يخرج من مجراه الرئيسي بالقرب من أسيوط ويعد ري إقليم الفيوم بفــرغ ما تبقي من مياه في البحيرة التي تسمي الآن ببركة قارون، راجع/ **Ibid., comment Line, 2. p, 408**، و أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٣.

(*) بطلمـــية يورجيتيس، يشير ناشر البردية إلى أن ذكر بطلمية يورجيتس في البردية علي أنها عاصمة إقليم أرسينوي، هو شئ يثير الدهشة ، وذلك لأنه بدون شك، فإن الفيوم (أرسينوي) لم يكن لها عاصمة أخرى سوي كروكوديلوبوليس (Crocodilapolis) أو أرســينوي التي كانت بدون شك عاصمة الإقليم في العصر الروماني وعلي الجانب الآخر فإن بطلميوس يورجيتيس وصفت فـــي بعض البرديات علي أنها قرية (κώμη) تابعة لمركز هيراكليديس وهو الأرجح.

–P. Tebt., Op.Cit ,. p 410 .

(*) بحيرة موريس (هي الآن بحيرة قارون).

(152) P. Tebt, I, 43, 11.2-3

"κερκεοσίρεως τῆς πολέμωνος μερίδος τοῦ Ἀρσινοίτου "

وهـناك بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني قبل الميلاد (١٧١ ق.م) [١٥٣] ورد بها أسماء العديد من القرى التي بها صوامع للغلال منها:-

- صومعة غلال نيلوبوليس (θησαύροῦ Νειλουπόλει)[١٥٤]
- صومعة غلال بوباسطيس (θησαύροῦ Βουβάστου)[١٥٥]
- صومعة غلال سوكنوبايونيسوس (θησαύροῦ Σοκνοπάιον Νήσου)[١٥٦]
- صومعة غلال قريتي افروديت / برينيكي .

(Ἀφροδίτης Βερενίκης πόλει θησαυρόν)[١٥٧]

وجميع هذه القرى تقع في قسم هيراكليديس (Ἡρoκλείτου)بإقليم أرسينوي [١٥٨]

كما أن هناك بردية تعود إلى النصف الثاني من القرن الثاني[١٥٩]ورد بها أسماء ثلاث قرى يوجد بها صـوامع للغـلال، وهـي قـرى برينـيكى وأبـيون وتبـتونس وجمـيعهم يقـع في قسم بوليمون بإقليم أرسينوي[١٦٠].بالإضافة إلى بردية تعود إلى منتصف القرن الثاني ق.م[١٦١] جاء منها ذكر اسم صوامع غلال برينيكـي وتبتونـيس بالإضافة إلى قرية أخرى هي قرية ثمونيتيس (Θμωνείτης) [١٦٢] وجميعهم بقسم بوليمون بإقليم أرسينوي.

(ج) المرحلة الثالثة:

بعـد أن يـتم تسليم دخل الدولة من الحبوب إلى السيتولوجوي (σιτολόγοι) (أمناء المخازن) في صوامع الغلال الحكومية في القرى، وبعد أن يتم تجميع الدخول السنوية في صوامع الغلال المحلية، تنقل إلى صوامع الغلال المركزية في الأقاليم تمهيداً لنقلها إلى الموانئ النهرية[١٦٣].

ولقـد كانـت محتويات ودخول مخازن الغلال سواء المحلية أو المركزية- والتي كانت منتشرة في جميع أرجاء البلاد- مراقبة بعناية ومسجلة ومنقولة إلى السلطات العليا في أوقات قصيرة عن طريق موظفي السـلطة[١٦٤] فلقد كان الشكل الأساسي للحكم في مصر وخاصة في العصر الروماني بأن يقدم السيتولوجوي تقريراً يحوي ذلك إلى رؤسائهم المباشرين عن حجم دخولهم كل عقد (أي كل عشر سنوات) أو كل أسبوع ، أو كـل شـهر، أو كـل أربعة أشهر، أو كل عام، فكانت تلك الحسابات إما شاملة (ἐπί κεφαλαίου) أو شهرية (μηνιαίος) أو جملة (ἐν κεφαλαίω)[١٦٥].

---

(153) P. Tebt, III, 856,recto, cols., 1-VI, verso, cols., 1-X (about 171 B.C)
(154) Ibid., recto, col.,1, 11. 1-9, verso, col.,1, 1.50.
(155) Ibid., verso, col. IV, 1.87
(156) Ibid. , verso, Col., IV, 1.22.
(157) Ibid., verso, Col., IV, 1.33 .
(158) Ibid, p.78
(159) P. Tebt, IV, 1139, 11,33 -37(about 123 B.C)
(160) Ibid., p. 198
(161) P. Tebt, III, 858, (Mid Second Cent. B.C)
(162) Ibid., p. 101; Comment Line , 1, p,91.
(163) Westermann and Keyes, Op.Cit., p. 104.
(164) Z. Ali, Op.Cit, p. 293.
(165) Ibid

ويـبدو أن الغـرض مـن هذا الإجراء هو إبقاء الحكومة المركزية علي دراية جيدة وبشكل مستمر بدخول الصوامع فضلاً عن أن حالة الميزانية لابد أن يتم تنظيمها طبقاً لعائدات دخول الصوامع عيناً، كما أن الوالي يجب أن يكون علي علم بأدق التفاصيل بالنسبة لكميات الحبوب(١٦٦).

ومـن أهـم الأسباب التي دعت إلى نقل الغلال من الصوامع المحلية إلى الصوامع المركزية هو أن بعض الصوامع المحلية كانت موجودة في قرى تقع بعيداً عن النيل مثل القرى التي تقع في الفيوم(١٦٧).

(د) المرحلة الرابعة:

عـندما يقوم الفلاح بتسليم ضرائب القمح للصومعة العام لم يكن معني ذلك انتهاء التزاماته، فقد كان علـيه بعـد ذلـك أن يسـاعد في نقل القمح من الصومعة إلى اقرب ميناء نهري لكي تحملها المراكب إلى الإسكندرية(١٦٨).

وفي العصر البطلمي كان نقل الغلال إلى الإسكندرية بهدف الاستهلاك المحلي للمدينة فضلاً عن الوفاء بتعاقدات الملك البطلمي في الخارج، فقد كان الملك من أكبر تجار الغلال في العصر الهيللينستي(١٦٩).

أما في العصر الروماني فقد كان نقل الغلال إلى الإسكندرية ما هو إلا مرحلة انتقالية تمهيداً لنقلها إلـى رومـا، فلقـد ذكـرنا من قبل أن روما كانت تعتمد بشكل أساسي علي القمح المصري لإطعام الشعب الروماني(*)(١٧٠).

ولديـنا العديـد مـن الوثائق التي تتحدث عن نقل الغلال إلى الموانئ النهرية، سواء وثائق العصر البطلمـي أو وثـائق العصر الروماني، ومنها بردية(١٧١) تعود إلى نهاية القرن الثالث ق.م وهي عبارة عن تعليمات موجهة من وزير المالية إلى الاويكونوموس بشأن نقل الغلال حيث جاء فيها ما يلي: –

"علـيك أن تراعـي بأن الغلال في المديرية ماعدا تلك التي تستهدف في المديرية من اجل البذور وأيضا تلك التي لا يمكن نقلها عبر النهر. ويجب أن يتم شحنها وسوف يكون من السهل شحن الغلال علي السـفن التـي تأتي أولاً وعليك أن تكرس نفسك لهذا الأمر بشكل عاجل وينبغي أن تهتم بأن تري أن كمية الغلال المقررة للإسكندرية، والتي سبق أن كتبت لك بها قائمة، قد تم شحنها إلى الإسكندرية بالتفصيل..."

---

(166) Ibid, p. 294.
(167) Westermann and Keyes, Loc.Cit.

(١٦٨) ناقتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٣٨.

(١٦٩) أبو اليسر فرح، المرجع السابق، ص ١١٢.

(*) لقد أرسلت مصر في عهد أغسطس عشرين مليون (modii) من الغلال، وذلك كل عام إلى روما أي ما يعادل مائة و أربعون ألف طن، وفي عهد نيرون أطعمت الغلال المصرية روما لمدة أربعة اشهر، في كل عام ٦٠ مليون modii من الغلال لابد أن تصل إلى روما عبر البحر أي ما يعادل ٤٢٠ ألف طن، في عهد نيرون كان وصول أسطول الغلال من الإسكندرية كان يتم الترحيب به كحدث هام جداً، راجع/

(www.2. rgzm.de) Merchant Vessels and Maritime. Commerce in Roman Times, by Giulia Boetto, Trans- to E - Calcagno, C,.

(١٧٠) منيرة الهمشرى، المرجع السابق، ص ٣٩.

(171) P. Tebt, III, 703, 11.70 –85 (late 3rd cent. B.C)

وهناك أيضا بردية وقد سبق ذكرها تعود إلى نهاية القرن الثالث (٢٠٨ ق.م) وهي عبارة عن خطاب شديد اللهجة أرسله وزير المالية إلى شخص يدعي أرتيمون من المرجح انه اويكونوموس في إقليم أرسينوي في تلك الفترة. ولقد جاء في إحدى فقراتها:

".... وانقل أيضا إلى الموانئ كل الحبوب الموجودة في المخازن واشحنها في السفن....."[١٧٢].

وهـناك أيضـا بـردية تعود إلى منتصف القرن الثاني ق.م [١٧٣] تحدثنا عن نقل غلال من أراضي المزارعيـن ومـن صوامع الغلال بقري من قسم "بوليمون" بإقليم أرسينوي إلى الميناء الرئيسي عن طريق الحمـير، حيث كان سائقو الحمير ينقلون المحاصيل من أراضي المزارعين ومن المخازن الملكية من القرى فـي قسم بوليمون ونذكر علي وجه التحديد قرية تبتونيس علي أساس وجود مخزن للحبوب بها وإزاء مرور إحـدى الـترع الرئيسية بهذه القرية من المحتمل انه كان بها أحد المخازن الملكية الرئيسية لتحميل الزوارق بـالغلال لتسـير في هذه الترع (قناة صحراء بوليمون) حتى الميناء الرئيسي علي النيل حيث كان يتم شحن السفن الكبيرة إلى الإسكندرية[١٧٤].

وهـناك بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني ق.م [١٧٥] تحدثنا عن نقل كميات من الغلال مـن صـوامع غـلال قـري يقع اغلبها،إن لم يكن جميعها في قسم هيراكليديس بإقليم أرسينوي إلى ميناء بطوليمايوس هورموس (Πτολεμαΐδος ὅρμου) تمهيداً لنقلها إلى الإسكندرية.

لقد أوردنا فيما سبق الوثائق الخاصة بالعصر البطلمي، فماذا عن وثائق العصر الروماني؟

مـن أهـم الوثـائق التي ترجع إلى العصر الروماني والتي تتعلق بمسألة نقل الغلال وخاصة خلال الدولة، هي وثائق كولومبيا[١٧٦] (Columbia) وهي وثائق علي جانب كبير من الأهمية، وذلك لأنها تعطينا صـورة واضـحة، إلـى حد ما، عن عمليات النقل المختلفة، وخاصة نقل غلال الدولة من قري مختلفة إلى الموانـئ النهرية، تمهيداً لنقلها إلى الإسكندرية، فضلاً عن أنها تعطينا قوائم بأسماء عدد من سائقي الدواب، سـواء سـائقو الحمير العامة (δημόσιοι κτηνοτρόφοι) أو (δημόσιοι ὄνοι) أو الحمير الخاصة (ιδιωτικοί ὄνοι) أو الجمـال العامـة (δημόσιοι καμηλοτρόφοι) أو الجمـال الخاصـة (ιδιωτικοί καμηλοτρόφοι) أو غيرها من دواب النقل.

وتـرجع وثـائق كولومبيا هذه إلى السنوات الأخيرة من حكم الإمبراطور هادريان (Hadrianus) (١١٧– ١٣٨م) والجزء الأول من حكم انطونينوس بيوس (Antoninus Pius) (١٣٨ – ١٦١م)، ذلك لأنه حيـنما أعدت القوائم الخاصة بعمليات النقل والتي شملتها هذه الوثائق فإن القسمين بوليمون (Πολέμων) وثيميستيس (Θεμιστου) كانتا تحت إدارة بوحدة (طبقاً لما جاء لدي – Victor Martin , Archiv ,VI .144) حيث وضع نظام الإدارة الموحدة هذا في حيز التنفيذ بين ٦/ ١٣٧م و ٣٩/١٤٠م [١٧٧] وإحدى وثائق كولومبـيا، عبارة عن قائمة تعطي بشكل مفصل، سائقي الحمير بالاسم، وعدد الحمير مزودة باسم سائقيها،

---

(172) P. Tebt, III, 704, 11, 22-23, (208 B.C)
(173) Ibid., 858, 11.1-17, (Mid Second Cent. B.C)

(١٧٤) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٩٠.

(175) P. Tebt, III, 856, (171. B.C)
(176) P. Col. 1 recto 4, Ibid. recto 5.
(177) Westerman and keyes, Op. Cit., p. 154.

الاســـم الـــذي كان يدعي به حين تم نقل غلال الدولة حوالي اليوم العاشر والحادي عشر من الشهر الذي لم يذكر اسمه(١٧٨).

وهـــذه قائمة بالقرى الواردة بالبردية والقسم التابعة له، والخاصة باليوم العاشر، والذي شمله كل من العمودين الأول الثاني (cols., 1,2):

أولاً: العمود الأول (col., 1)

رقم السطر	اسم القرية بالعربية	اسم القرية باليونانية	القسم التابعة له	اسم القسم باليونانية
٢	....	....	....	....
٩	ثيادلفيا	Θεαδέλφεια	ثيميستيس	Θεημίστου
١٢	أندروماخيس	Ἀνδρομάχιδος	–	–
١٥	ثيوكسينيس	Θεοξένιδος	-	-
٢٥	إيبون من أرجوس	Ἰβίωνος Ἀργαίου	بوليمون	Πολέμωνος

ثانيا: العمود الثاني (col., 2)

رقم السطر	اسم القرية بالعربية	اسم القرية باليونانية	القسم التابع له	اسم القسم باليونانية
١	هيراك.....(*)	Ἡρακ.....	بوليمون	Πολέμωνος
٨	فينتيميوس	Φεντυμεως	ثيميستيس	Θεημίστου
١٣	ديكايو	Δικαίου	بوليمون	Πολέμωνος
١٨	أبوللونياس	Ἀπολλωνιαδος	ثيميستيس	Θεημίστου
٢٢	هييرا	Ἱεράς	من المحتمل أنها بوليمون؟	Πολέμωνος?
٢٥	تالي	Ταλεί	بوليمون	Πολέμωνος
٢٨	أرسينوي	Ἀρσινόης	ثيميستيس	Θεημίστου

قائمـــة بالقرى الواردة بالبردية والقسم التابعة له والخاصة باليوم الحادي عشر، والذي شمله كل من العمودين الثالث والرابع (cols., 3,4).

أولاً: العمود الثالث (col., 3).

رقم السطر	اسم القرية بالعربية	اسم القرية باليونانية	القسم التابعة له	اسم القسم باليونانية
٢	أرخيليس	Ἀρχελαΐδος	ثيميستيس	Θεημίστου
٦	بوليديوكيا	Πολυδευκιας	–	–
٩	هيراكليا	Ἡρακλείας	–	–
١٥	سنتريمباي	Σεντρεμπάει	–	–
١٩	نارموثيس	Ναρμούθεως	بوليمون	Πολέμωνος
٢٣	بوسيريس	Βουσίρεως	–	–

(178) P. Col., 1 recto 5.

(*) لا يمكـــن إصلاحها على أنها قرية هيراكليا (Ἡρακλείας) والتي سوف تظهر في (col., 3, 1.9) لأنه ليس هناك قرية ظهرت مرتين في القائمة.

ثانياً العمود الرابع (col., 4)

رقم السطر	اسم القرية بالعربية	اسم القرية باليونانية	القسم التابعة له	اسم القسم باليونانية
١	أوتوديك	Αυτοδίκης	ثيميستيس	Θεημίστου

قائمة بأسماء سائقي الحمير العامة والخاصة وعدد الحمير الواردة بالبردية

أولاً العمود رقم (١) (col,1) ا- القرية المفقودة

رقم السطر	اسم السائق بالعربية	باليونانية	عدد الحمير ὄνοι	عامة δημόσιοι	خاصة ἰδιωτικοί
٣	سرابيون أم ..(*)	Σαράπιων Αμμ...	٤	√	×
٥	هيراكليس فيلوكس	Ἡρακλῆς Φιλοξα	٢	×	√
٦	....هورونوس	....Ἥρωνος	٢	×	√
٧	ديداس (__) (*)	Δίδας	١	×	√

ونلاحـــظ مـــن خلال هذا الجدول أن عدد الحمير التي استخدمت في نقل الغلال من القرية التي فقد اسمها هو تسعة من الحمير أربعة من الحمير عامة وخمسة من الحمير الخاصة، وان مجموع ما تم نقله عن طريق تلك الحمير سواء العامة منها أو الخاصة هو سبع وعشرون أردباً من القمح (πυρου)[١٧٩].

(٢) قرية ثيادلفيا (Θεαδελφείας)

رقم السطر	اسم السائق بالعربية	باليونانية	عدد الحمير ὄνοι	عامة δημόσιοι	خاصة ἰδιωτικοί
١٠	هيرماس بن هيرماس	Ἑρμας	٣	√	×

نلاحـــظ أن هذا السائق استخدم في عملية نقل الغلال ثلاثة حمير مملوكة للدولة، أي أنه من المحتمل أن قـــرية ثيادلفيا كانت قد أمدت الدولة بالسائقين فقط للعمل في خدمة التاج والخاص بعملية النقل، ولقد نقل هيرماس علي هذه الحمير الثلاثة المملوكة للدولة تسعة أرادب من القمح وذلك طبقاً لما جاء في البردية:-

" γινονται κωμης δημοσιοι ονοι γ πυρου αρταβαι θ "[١٨٠]

وإذا ما طابقنا عدد الحمير الذي بلغ ثلاثة حمير مع عدد الأرادب، نجد أن حمولة كل حمار منهم بلغت ثلاثة أرادب، وهـــذا مـــا يتطابق مع ما جاء في بردية "تبتونيس" سابقة الذكر[١٨١] والتي يتضح لنا من خلالها أن حمولـــة الحمـــار بلغت ثلاثة أرادب وذلك لأنه جاء بها أن عدد (٤٢) حماراً قد نقلوا ما يقرب من (١٢٦) أردباً من الغلال، كما توضح الفقرة التالية ذلك : " τῶν ἐκ βερενίκιδος ὄνοι μβ ἀρτάβαι ρκς"

(*) اسم الأب هنا مفقود

(*) وجود شرطة طويلة (-) بعد أسم سائق الحمار توضح لنا أن اسم الأب لم يعط وهناك من فسر وجود الشرطة علي أنها تشير إلى أن اسم الأب كان هو نفس اسم الشخص المذكور في القائمة ولكن هذا التفسير لا يتطابق بنجاح مع وثيقتنا لان قائمة سائقي الحمير ذكر بها اسم الأب واسم الشخص رغم انهم متشابهان مثل (Ἑρμάς - Ἑρμά(col., 1,1.9); Ἥρων- Ἥρωνος(col,2,1.9); Πτόλλας - Πτόλλα(col.,4,1.7) لذلك فإن افضل تفسير لوجود هذه الشرطة هو أن اسم الأب (اسم الأسرة) غير معروف. Westerman and keyes, Op. Cit., p. 160.-

(179) Ibid, p. 161, Comment Line 7.
(180) P. Col., 1 recto 5, col., 1,1.8.
(181) P. Tebt,. III, 858, 1.2.

(٣) قرية ثيوكسينيس (Θεοξενιδος)

رقم السطر	اسم السائق بالعربية	باليونانية	عدد الحمير ὄνοι	عامة δημόσιοι	خاصة ἰδιωτικοί
١٦	هيراكليس هورونوس	Ἡρακλῆς Ἡρώνος	١	√	×
١٧	مارون ميلانا	Μάρων Μελάνα	١	√	×
١٨	هوروداس حورس	Ἡρώνδας Ὥρου	١	√	×
٢٠	ديوسقوروس هوورنوس	Διόσκορος Ἥρωνος	٤	×	√
٢١	بروتاس لوغيناس	Πρώτας Λογγινοῦ	٢	×	√
٢٢	هورون (–)	Ἥρων (–)	٢	×	√
٢٣	سامباس ايكوسيوس	Σάμβας Ἐκύσεως	٣	×	√

يتبين لنا من خلال هذا الجدول أن قرية ثيوكسينيس التابعة لقسم ثيميستيس بإقليم أرسينوي أنها كانت قد أمدت الدولة بكل من الحمير العامة والحمير الخاصة والتي بلغ عددها مجتمعين أربعة عشر حماراً.

ولقد نقلت تلك الحمير الأربعة عشر اثنين وأربعين أردباً من القمح، بواقع ثلاثة أرادب لكل حمار وذلك ما نتبينه من إحدى فقرات البردية(١٨٢).

(٤) قرية إبيون (Ιβιωνος)

رقم السطر	اسم السائق بالعربية	باليونانية	عدد الحمير ὄνοι	عامة δημόσιοι	خاصة ἰδιωτικοί
٢٦	بابيوتوس أبو خيوس	Παπιῶτος Ἀπυγχέως	١١	√	×

تبين لنا من خلال هذا الجدول أن قرية إبيون أرجايو التابعة لقسم بوليمون بإقليم ارسينوي قد أمدت الدولة بالحمير العامة فقط لم تمدها بالحمير الخاصة:-

ثانياً: العمود رقم (٢) (col.,2)

(١) قرية فينتنيميس (Φεντυμέως)

رقم السطر	اسم سائق الحمار	اسم السائق باليونانية	عدد الحمير ὄνοι	عامة δημόσιοι	خاصة ἰδιωτικοί
٩	هرون بن هرونوس	Ἥρων Ἥρωνος	٣	×	√
١٠	بروتيون ..هـ	Πρώτιων Η....τ	٢	×	√
١١	ايزيدوروس بن خيريمونوس	Ἰσίδωρος Χαιρήμονος	٢	×	√

(182) P. Col., 1 recto 5, col., 1,1,1-24

يتضح لنا من خلال هذا الجدول أن قرية فينتيميس التابعة لقسم ثيميستس بإقليم أرسينوي أنها قد أمدت الدولة بالحمير الخاصة فقط، والتي بلغ عدد سبعة حمير، وتلك الحمير السبعة قد نقلت واحدا وعشرين أردباً من القمح، بواقع ثلاثة أرادب أيضا لكل حمار (γινονταί κώμης όνοι ξ πύρου αρτκά)[183]

لقد قدم لنا كل من "ويسترمان" (Westermann) "وكيز" (Keyes) تحليلاً للبردية السابقة (P.Columbia I Recto5) سوف نجمله في النقاط التالية[184]:

(أ) أن البردية تقدم لنا:

(١) أسماء سائقي الحمير.

(٢) عدد الحمير المستخدمة.

(٣) الحمولة الثابتة لشحنة ثلاثة أرادب لكل حمار.

(٤) إعطـــاء ملخص في نهاية كل يوم للمجموع الكلي للحمير والمجموع الكلي لكمية الغلال المسلمة في ذلك اليوم.

(ب) أن هـــناك قـــرى أمدت الدولة بكل من الحمير العامة والحمير الخاصة مثل قرية ثيوكسينيس أو أخري أمدت الدولة بالحمير العامة فقط مثل قرية إبيون، أو حمير خاصة فقط كما في قرية فينتيميس.

(ج) أن الحمـــير العامــــة المستخدمة في كل من اليومين العاشر والحادي عشر بلغ سبعة وثمانين حماراً، أما عـــدد الحمـــير الخاصــــة في نفس اليومين بلغ واحد وستون حماراً، وبلغ عدد سائقي الحمير العامة ٢٨ سائقا. وفي المقابل فإن عدد سائقي الحمير الخاصة بلغ ٢٣ سائقا.

(د) أن امتياز النقل كان يوزع بشكل عادل ومتساوي بين أعضاء نقابة حيوانات النقل العامة وحيوانات النقل الخاصة.

(هـــ) أن قرية أوتوديك التابعة لقسم ثيميستيس قد أمدت الدولة بـــ(٢٩) حماراً، وهو عدد ضخم جداً بالمقارنة بعـــدد الحمـــير الذي أمدت به القرى الأخرى، صحيح أن هناك صومعة غلال عامة في قرية أوتوديك، ولكـــن ذلك في الواقع لا يخدم ولا يفسر عدد الحمير الضخم الذي أتى من تلك القرية وذلك لأن كل من قريتي هيراكليا وثيادلفيا أيضا بهما صوامع غلال، ومع ذلك فإنهما أمدوا الدولة فقط بخمسة وثلاثة حمير علي التوالي.

ومـــن بـــرديات كولومبيا(recto 4) أيضا هناك بعض البرديات التي تعود إلى منتصف القرن الثاني (١٥٥م) وهي عبارة عن إيصالات تقدم لنا بعض المعلومات عن سلسلة الأنشطة المرتبطة بنقل غلال الدولة خـــلال موســـم الحصاد، والذي وجد في مصر خلال شهري برمودة وبشنس والتي تتطابق تقريبا مع اشهر إبـــريل ومـــايو، حيـــث كـــان يقـــوم جـــامعو دخـــول الحـــبوب وهـــم "البار اكـــتوروس ســـيتيكون" (παράκτορός σιτικόν) بجمـــع الحـــبوب ثم يسلمونها إلى السيتولوجوي في صوامع غلال الدول في

(183) Ibid., col., 2, 1.12.
(184) Westermann and Keyes, Op.Cit. pp. 156-162

القـــرى، وذلك بعد أن يتم نقلها من الحقل إلى الجرن الملكي، ثم تنقل من صوامع الغلال المحلية بالقرى إلى صوامع الغلال المركزية بالإقليم(١٨٥).

وسوف نكتفي من هذه الإيصالات بالإيصالات الخاصة بنقل الغلال من صومعة الغلال المركزية إلى الميناء عـــن طـــريق الجمـــال، وذلك علي أساس أننا قد سبق وتحدثنا في البردية السابقة الذكر عن نقل الغلال عن طريق الحمير.

وهـــذا الإيصـــــال يحدثـــنا عن نقل سائق جمل خاص (ἰδιωτικός κάμηλος) قام بنقل كمية من الغلال من صومعة غلال قسم بوليمون بإقليم أرسينوي إلى الميناء(١٨٦) وجاء فيه:

"إلـــى ديـــوس (Δείωι) وسابينوس (Σαβείνω) وشركائهما (μετόχοις) مصرفى الدولة، أنا سرابيون (Σαράπιων) بن مارون (Μαρωνός) سائق جمل من قرية ديونيسياس (Διονυσιάς) قد تسلمت منك المال الذي فوضت بدفعه لي من قبل بطلميوس السكرتير الملكي لقسم بوليمون، والذي يمثل أيضـــاً سلطات الإستراتيجوس في قسمي ثيميستيس وبوليمون، حيث تقدمت بطلب للحصول علي تفويض من اجل دفع تكلفة النقل للقمح الذي نقلته من صوامع غلال مقاطعة بولميون إلى أحواض السفن....."

ويتبيـــن لـــنا من خلال هذا الإيصال أن سيرابيون سائق الجمل الخاص قد تقدم بطلب للحصول علي مســـتحقاته عـــن نقل كمية من القمح من صومعة الغلال في قسم بوليمون إلى الميناء بنفسه بدون وسيط بينة وبيـــن الحكومة أو وكيل ينوب عنه، كما جاء في العديد من إيصالات كولومبيا الأخرى، حيث نجد أن هناك من ينوب عن السائقين في استلام مستحقاتهم لدي الحكومة نظير ما نقلوه من غلال لصالح الدولة(١٨٧) كما انه لـــم يظهـــر لنا من خلال سطور هذا الإيصال إذا ما كان سائق الجمل هذا يعمل لحسابه هو الخاص في نقل غلال الدولة ، أم انه تابع لإحدى نقابات سائقي الدواب، وإن كان يحتمل أن هذا السائق يعمل لصالحه الخاص ولـــيس تابعاً لنقابة سائقي الدواب ، وإلا كنا وجدنا من ينوب عنه من خلال النقابة مثل سكرتير النقابة مثلاً، في التعامل مع الحكومة.

ويحدثنا إيصال آخر من إيصالات كولومبيا (١٨٨) عن قيام سائقو جمال عامة مملوكة للدولة من قرية تســـمي ديونيســـياس (Διονυσιάδος) بنقل كمية من الغلال من صومعة غلال قسم بوليمون إلى الميناء، وجاء فيه:-

"إلـــى ســـابينوس وديوس وشركائهما، مصرفي الدولة، نحن الذين سجلت أسمائهم بأسفل، سائقو الجمال العامة (δημόσιοι καμηλοτρόφοι) ممثلين من خلال هوريون (Ὡριώος)، ممثلنا المعين، قـــد تســـلمنا مـــنك المال الذي فوضت بدفعه لنا من قبل بطلميوس السكرتير الملكي لقسم بوليمون، ممثل

---

(185) Ibid., p. 104.

(186) P. Col., 1 recto 4 , col., 3, 1-9.

(١٨٧) نجد أن هناك ممثلين ينوبون عن سائقي الدواب في استلام مستحقاتهم لدي الدولة

- في الإيصالات الآتية (cols., 1,4,5,6,7,9,16,18,19.)
- كمـــا نجد أن السائقين الذين تعاملوا مع الحكومة مباشرة دون وكيل ينوب عنهم في الإيصالات الآتية: (cols., 3, 8, 13, 15)

(188) P. Col. 1 recto 4, col., 16, 11.1-13.

سلطات الإستراتيجوس في قسمي بوليمون وثيميستيس بتكلفة نقل القمح، العمل الذي تم إنجازه تحت إدارة بطلميوس، لمحصول قسم بوليمون للعام السابع عشر......"

ونلاحظ في إيصالات كولومبيا السابقة أن الإيصال قد اشتمل علي(١٨٩):

١- مرسل إلى (مصرفي الدولة).

٢- مستلمو الدفعة، بالاسم أو "هؤلاء الذين تم ذكر أسمائهم بأسفل" .

٣- من قرية ....

٤- ممثلون من قبل (إذا وجد).

٥- دفعة بناءً علي طلب السكرتير الملكي.

٦- نوع الخدمة (نقل حبوب).

٧- اتجاه النقل (من صوامع غلال الدولة إلى الموانئ).

٨- قيمة المبلغ المستحق لخدمة النقل.

٩- الكمية الكلية المدفوعة من قبل المصرف .

١٠- قائمة بالمستلمين.

١١- تاريخ الإيصال.

وهناك بردية تعود إلى القرن الثاني أوالثالث الميلادي(١٩٠) وهي عبارة عن طلب من مدير مالي (κρατίστου ἐπιτρόπου) نيابوليس (Νεάς Πόλεως) لترشيح بعض الأشخاص للقيام بواجب الخدمة الإلزامية الخاصة بنقل الغلال من صومعة الغلال العامة إلى الميناء وذلك تمهيداً لنقلها إلى الإسكندرية، ولقد جاء فيها: -

"........من عظمة مدير مالي نيابوليس، بمساعدة كل هؤلاء المسئولين عن النقل، وأي شخص آخر يقع علي عاتقه هذا الواجب، من صوامع الغلال العامة للقرى التابعة لنفس التوبارخية (Τοπάρχιος) إلى الميناء علي النيل..........."

تبين لنا من خلال هذه البردية أن النقل في هذه المرحلة كان خدمة إلزامية.

ويبقى لنا أن نذكر أن أعضاء نقابة القائمين علي النقل البري لغلال الدولة سواء كانوا من سائقي الحمير العامة أو الجمال العامة ، وكذلك حيواناتهم، الحمير العامة أو الجمال قد تعهد كل منهم بالاحتفاظ بثلاثة حمير(Τριόνιας ὀνηλάσια)، يكونوا مستعدين دائماً لخدمة نقل غلال الدولة(١٩١).

في حالة أن حيوانات النقل المستخدمة في نقل غلال الدولة، قد أتم إحضارها من أقاليم خارجية، أي من أقاليم غير الأقاليم التي يتم بها عملية النقل، فإن تلك الحيوانات تعمل عدة أيام اكثر من تلك الحيوانات التي تأتي من نفس الإقليم الذي تتم فيه عملية النقل وذلك، كتعويض لتلك الحيوانات القادمة من أقاليم خارجية عن النفقة والوقت المستهلكان في عمل المرحلة الطويلة من مكان اقامتهم الدائم(١٩٢).

---

(189) Westermann and Keyes, Op.Cit., p. 101.
(190) P.S.I., IX, 1053, 11,1-6. Oxyrhynchus (2nd or 3rd Cent A.D)
(191) Westermann, and Keyes, Op. Cit., p. 157.
(192) Ibid.

ونجــد ذلــك في وثيقة بردية تعود إلى العام (٢١٠م) [١٩٣] حيث نجد أن الحمير المستخدمة في نقل الغلال من قريتين من قري إقليم أرسنيوي، وهما قرية لاجيس (Λάγεις) وقرية تريكوميا (Τρικωμιάς) قد تم إحضارهم من إقليم كينوبوليتس (Κυνοπολίτου)، ولقد تكرر استخدام نفس المجموعات من سائقي هذه الحمير ،علي أيام متعاقبة.

فــي حيــن انه في بردية كولومبيا [١٩٤] والتي استخدم فيها دواب نقل من نفس الإقليم الذي يوجد به أعمال نقل، ليس هناك حالة واحدة استخدم فيها سائقي دواب أية قرية مرة أخري في اليوم التالي.

ثانياً: النقل البري للبريد الحكومي:

لقــد اهتم البطالمة بتنظيم البريد، ولقد كان نقل البريد مقصوراً بوجه عام علي نقل الرسائل الرسمية بيــن رجــال الســلطتين المركزية والمحلية، ولما كان الملك من أكبر أصحاب الأراضــي ، والصانع الأول والــتاجر الأول وصاحب المصارف المالية، وكانت الحكومة تشرف علي مختلف وجوه النشاط الاقتصادي، فلابد من انه إلى جانب الرسائل الخاصة بشئون الإدارة كان البريد يحمل قدراً كبيراً من الرسائل التي تتناول شــتى شــئون المــال والاقتصـــاد[١٩٥] وقد أخذ البريد البطلمي عن الفرس ونقل إلى الرومان اسم "**أنجاريا**" (Ἀγγαρεία) إذ انــه توخيا للسرعة كان يستخدم رسل (ἄγγαροι)يركبون خيلاً لنقل الرسائل بين مكاتب للبريد، التي يعتقد أنها كانت تنتظم في سلسلتين متماثلتين تمتدان متوازيين علي جانبي النيل لنقل الرسائل بين الإســكندرية وأسوان[*][١٩٦] ومن المرجح انه كانت توجد مكاتب للبريد في مختلف عواصم المديريات للربط بيــن هذه العواصم بعضها ببعض وكذلك بينها وبين الإسكندرية، وكان الخط بين الإسكندرية وأسوان يعتبر الشريان الرئيسي في خدمة البريد، فكان ينبض بحركة دائبة، وتخرج منه عند نقط معينة فروع لخدمة بريد المناطق البعيدة عنه، كلما اقتضت الحاجة[١٩٧].

وبردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م ويؤرخ "ظهر هذه البردية" (Verso) بــ العالم ٢٥٥ ق.م [١٩٨].

---

(193) **P. Hamb, p.17 Arsinoe (about 2 10 A.D)**
(194) **P. Col., 1 recto 5.**

(١٩٥)نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة ج٣، ص ٦٦.

(*) يــري نصــحي انه لا يمكن التسليم بوجود خطين متماثلين علي جانبي النيل، وذلك لأن عبور النيل كان أمرا ميسورا، ولأن وجود خطيــن علــي ضفتي الفرع الكانوبي كان لا يفي بالحاجة في الدلتا بسبب اتساع رقعتها، كما أن ضيق الوادي في مصر الوسطي والعليا لا يبرر وجود خطين، هذا إلى أن طبيعة الأرض في بعض جهات هذه المنطقة لم تسمح حتى الآن بوجود طريق متصل بين أســوان والقاهرة علي كل من جانبي النيل، ومن ناحية أخرى لابد من مكاتب البريد لم تقتصر علي ذلك الخط الرئيسي الممتد بين الإســكندرية وأســوان، وإلا كــيف أمكن البطالمة ووزراؤهم وكبار موظفيهم تبادل الرسائل مع باقي الموظفين في الدلتا والفيوم والواحات. راجع/ نصحي ج٣ ص ٦٦- ٦٧.

(196) **Preisigke.,F " Die Ptolemaische Staatpost" Klio, 7 (1907) p. 255.**

(١٩٧) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(198) **P.Hib. , 110, verso . p. 286.**

ولقـــد ســـجل ظهـــر هذه البردية مواعيد الوصول إلى، والمغادرة من بعض المحطات ، للخطابات والوثائق الأخرى والتي أرسلت إلى أو من الملك أو موظف ذو مكانة عالية، وتعطينا هذه البردية لمحة على درجة كبيرة من الأهمية عن الإدارة إلى طبيعية خدمات الدولة البريدية، ولقد جاء في هذه البردية(١٩٩).

".......وصـــلت إلى الإسكندرية ستة رسائل (رسمية) (κυλιστὸς) منهم رسالة (رسمية) كانت للملـــك بطلمـــيوس، ورســـالة لأبوللونـــيوس الديويكيتيس (διοικητῆς)، وخطابين (ἐπιστολαὶ) تم اســـتلامهم بالإضـــافة إلى رسالة من أجل أنطيوخوس الكريتي (Ἀντιόχωι Κρητὶ)، ورسالة من اجل ميـــنودوروس (Μηνοδώρι) رســـالة داخـــل رســـالة أخرى من اجل خيلـــ... (Χελ...ῳ)، وإسكندر (Ἀλέξανδρος) ســـلمهم إلـــى نـــيكوديموس (Νικοδήμωι)، الـــيوم السابع عشر، ساعة الصباح، فوينيكس الأصغر (Φοῖνιξ) بن هيراكليتوس (Ἡρακλειτου)مقدوني من أرباب المائة أرورة، أعطى أمـــيون رســـالة والأجر (ἄξινον)، وأميون سلم الرسالة إلى ثيوخريستوس (Θεύχρηστος)، اليوم الثامـــن عشر، الساعة الأولى من، ثيوخريستوس أعطى دانياس (Δινίας) ثلاثة رسائل من مصر العليا، ومـــنها رســـالتين كانـــتا للملـــك بطلمـــيوس، وواحـــدة لأبوللونيوس الديويكتيس، وأعطاهم دانياس إلى هيبوليســـوس (Ἱππολύσος) الـــيوم الثامـــن عشر، الساعة السادسة، فوينيكس الأكبر بن هيراكليتوس مقدونـــي من أرباب المائة أرورة في مديرية هيراكيوبوليس أحد رجال الفرقة الأولى بقيادة ....سلم رسالة إلى فانياس (Φανίας)، وسلمها أميون إلى تيموكراتيس (Τιμοκράτης) اليوم التاسع عشر، الساعة الحاديـــة عشـــر، ســـلم نـــيكوديموس مـــن مصـــر السفلي إلى اسكندر(٠) رسالة، من الملك بطلميوس لأنطـــيوخوس فـــي إقلـــيم هيراكليوبوليس، رسالة لديميتريوس (Δημητρίωι) الموظف المسئول عن الإمدادات إلى إلفانتين في طيبة، رسالة إلى هيبوتيليس (Ἱπποτέλης) وكيل أعمال أنطيوخوس تخص أندرونـــيكوس (Ἀνδρονίκου) في أبوللينوبوليس العظمي، رسالة من الملك بطلميوس إلى ثيوجينيس (Θευγένης) حـــامل المال (χρηματαγωγῶι)، رسالة إلى هيراكليودوروس (Ἡρακλεοδώρωι) فـــي طيـــبة، رســـالة إلى زويلوس (Ζωίλωι) صاحب مصرف إقليم هيرموبوليس (Ἑρμοπολιτου)، رســـالة إلى ديونيسيوس (Διονυσιῶς) أويكونوموس بإقليم أرسينوي، رسالة ...... ، اليوم العشرون الســـاعة........، ســـلم ليكوكليس (Λυκοκλῆς) إلى أمينون ثلاث ،رسائل منها رسالة كانت للملك من البطلمـــي، مـــن اليفانتيـــن بلـــد اســـفل طيـــبة، رســـالة لأبوللونـــيوس الديويكتيس، رسالة هيرميبوس (Ἑρμιππως) أحـــد أعضـــاء طائفة الحرفيين وسلمهم أمينون إلى هيبوليسوس (Ἱππολύσωι)، اليوم الحادي والعشرون الساعة السادسة، ....سلم خطابين من جنوب البلاد إلى فانياس وحورس (Ὧρος) ســـلمهم إلـــى ديونيسويس (Διονυσιῶς)، اليوم الثاني والعشرون، الساعة الأولى،....سلم إلى دينياس ســـتة عشـــر رســـالة مـــنها (٠) رســـائل للملـــك البطلمي، من اليفانتين بلد اسفل (طيبة) أربعة رسائل لأبوللونـــيوس الديويكتيس ، أربعة رسائل إلى انطيوخوس الكريتي ودينياس سلمهم إلى نيكوديموس. في اليوم الثاني والعشرين، الساعة الثانية عشر، سلم ليون (Λέων) إلى أمينون من جنوب البلاد (٠) رسائل

---

(199) Ibid., verso (cols., II,III) 11. 55-114 (255 B.C)

للملك البطلمي، وسلم أمينون إلى هيبوليسوس. اليوم الثالث والعشرون، ساعة الصباح، سلم تيموكراتيس إلى اسكندر (٠) رسائل منها (٠) رسائل للملك البطلمي، ورسائل إلى الديويكتيس أبوللونيوس، رسالة إلى ....حامل المال (٠) رسائل إلى.........وسلمهم إسكندر إلى............."

ويتبين لنا من هذه البردية الآتي:-

١- انــه كــان لكــل مكتــب بــريد رئــيس للإشــراف علــي العمــل [٢٠٠] ويفــترض برايسيج (Preisigke) أن فانــياس هــو مديــر المحطة الفني وهو أيضا الذي يحتفظ بالسجل اليومي للرســائل [٢٠١] كما أن هناك موظفون لتسليم وتسلم الرسائل ، ورسل لنقل الرسائل علي ظهور الخيل إلى مكتب البريد التالي[٢٠٢].

٢- انه كان لكل رسول من الرسل منطقة معينة يقطعها ذهاباً وإيابا بين مكتبه والمكتب التالي[٢٠٣] إذ نــري مــن خــلال الوثيقة البردية أن هناك رسل كانت تنقل الرسائل إلى هيراكليوبوليس[٢٠٤] وآخــرون لابولينوبولــيس[٢٠٥] وغــيرهم لطيــبة[٢٠٦] وكذلك هيرموبوليس[٢٠٧] وأيضاً إقليم أرسينوي[٢٠٨].

٣- كــان هــناك رسل في الحيبة[*] بعضهم يختص بالرسائل المتجهة شمالاً صوب الإسكندرية أو القادمــة منها، والبعض الآخر يختص بنقل الرسائل الذاهبة جنوباً أو القادمة منه[٢٠٩]. ويفترض "برايسيج" انه كانت لكل محطة رسول مسئول عن استلام وتسلم الرسائل، وأن كل محطة كانت بها اكثر من رسول، وان تسلم الرسائل كان يتم ليلاً أيضا[٢١٠].

ومــن خلال البردية نلاحظ أن الرسول نيكوديموس قد تسلم في اليوم السادس عشر[٢١١] رسائل مرسلة إلى الملك البطلمي ووزير ماليته وكذلك خطابين ورسالة إلى انطيوخوس الكريتي والذي ربما كان موظفاً كبيراً في الإدارة البطلمية في الإسكندرية ، وهذه الرسائل والتي بلغ عددها ست رسائل متجهة إلى الإسكندرية.

---

(٢٠٠) إبراهي نصحي،المرجع السابق، ص ٦٧.

(201) Preisigke , Op.Cit., p. 247.

(٢٠٢) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ٦٧.

(٢٠٣) نفسه.

(204) P.Hib., Op .Cit., 1. 78.
(205) Ibid., 1. 82
(206) Ibid., 11. 80, 85
(207) Ibid., I. 86.
(208) Ibid, 1, 87.

(*) الحيبة: في محافظة المنيا قرب مركز الفشن وإنما علي الشاطئ الشرقي للنيل حالياً.

(٢٠٩) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(210) Preisiqke, Op.Cit. pp. 266 -269
(211) P. Hib.,Op.Cit., 11. 55-60.

كمـــا نلاحظ أيضا انه في اليوم التاسع عشر الساعة الحادية عشر[٢١٢] قد تسلم نيكوديموس نفسه رســائل قادمة من الإسكندرية، مرسلة إلى عدد من المدن منها هيراكليوبوليس واليفانتين وأبو للينوبوليس وطيبة وهيرموبوليس وكذلك ارسينوي.

وفي اليوم الثاني والعشرين الساعة الأولى تسلم أيضاً نيكوديموس رسائل متجهة إلى الإسكندرية قادمـــة مـــن طيبة ومرسلة إلى وزير ماليته وكذلك انطيوخوس الكريتي. مما يوضح لنا أن هذا الرســول كـــان يختص بالرسائل القادمة من الإسكندرية والمتجهة إليها[٢١٣]. كما نلاحظ أنه في الـــيوم الثامن عشر، في الساعة الأولى تسلم الرسول هيبوليسوس رسائل متجهة إلى الشمال في الإسكندرية[٢١٤].

وفـــي الـــيوم العشـــرين تسلم نفس الرسول رسائل مرسلة إلى الإسكندرية[٢١٥] وفي اليوم الثاني والعشـــرين، الســـعة الثانية عشر تسلم هيبوليسوس [٢١٦] رسائل قادمة من الجنوب ومرسلة إلى الشـــمال "إلـــى الإسكندرية " مما يوضح لنا أن هذا الرسول أيضاً يختص بالرسائل المتجهة إلى الإسكندرية.

وبذلك يتبين لنا أن كل من الرسولين نيكوديموس وهيبوليسوس كانا يختصان بالرسائل القادمة من الجنوب والمتجهة إلى الإسكندرية

كما نلاحظ انه في اليوم الثامن عشر، الساعة الأولى قد سلم الرسول ثيوخرستسوس إلى دينياس رســائل قادمـــة مـــن الجنوب ومتجهة إلى الإسكندرية[٢١٧] مما يوضح لنا أن هذا الرسول كان يختص بالرسائل القادمة من الجنوب ، وفي اليوم العشرين سلم الرسول ليكوكليس رسائل قادمة مـــن الجنوب من اليفانتين ومرسلة إلى الملك البطلمي ووزير ماليته في الإسكندرية، مما يوضح لنا أيضاً أن هذا الرسول كان يختص بالرسائل القادمة من الجنوب ومتجهة إلى الإسكندرية[٢١٨].

كمـــا انه في اليوم الثاني والعشرون الساعة الثانية عشر، سلم الرسول ليون إلى أمينون رسائل قادمة من جنوب البلاد ومرسلة إلى الملك البطلمي[٢١٩].

وتبين لنا أن الرسل ثيوخرستوس وليكوكليس وليون كانوا يختصون بالرسائل القادمة من الجنوب وربما المرسلة إليه.

٤- أن رئـــيس مكتـــب البريد كان يسجل يوماً بيوم ، بل ساعة بساعة، الرسائل التي وصلت إليه وأسماء المرسل منهم والمرسل إليهم ومناصبهم وأسماء الرسل الذين أحضروها إلى مكتب البريد وأسماء الذين نقلوها[٢٢٠].

---

(212) Ibid, 11. 75-87.
(213) Ibid, 11- 100-105.
(214) Ibid, 11 . 65-69.
(215) Ibid, 11. 91-96
(216) Ibid , 11.106-108.
(217) Ibid, 11.65-69.
(218) Ibid, 11.91-96.
(219) Ibid, 11.91 –96.

(٢٢٠) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

وذلك كما يتبين لنا من خلال البردية حيث تم تسجيل الرسائل المرسلة إلى الإسكندرية في اليوم السادس عشر وكذلك الرسائل المرسلة في اليوم السابع عشر والتي يرجح أنها مرسلة إلى الجنوب وذلك لأن الرسول الذي تسلم هذه الرسائل كان يختص أيضاً بالرسائل المتجهة إلى الجنوب أيضاً، حيث يبدو لي انه هذا الرسول وهو ثيوخرستوس كان يسلم رسائل من الجنوب ثم يستلم رسائل مرسلة إلى الجنوب في رحلة عودة إلى هناك.

وكذلك تسجيل رسائل اليوم الثامن عشر والتاسع عشر والعشرين، والحادي والعشرين والثاني والعشرين[٢٢١]، كذلك تم تسجيل الساعة فمثلاً : نجد اليوم السابع عشر ساعة الصباح، اليوم الثامن عشر الساعة الأولى، اليوم الثامن عشر الساعة السادسة، اليوم التاسع عشر الحادية عشر، اليوم الحادي والعشرون الساعة السادسة اليوم الثاني والعشرون الساعة الأولى والساعة الثانية عشر، اليوم الثالث والعشرون ساعة الصباح[٢٢٢].

أما فيما يتعلق بأسماء المرسل إليهم والمرسل منهم، فقد جاء في البردية أسماء العديد منهم وعلي رأسهم، الملك البطلمي، ووزير ماليته أبوللونيوس، ديونيسيوس اويكونوموس إقليم أرسينوي ، انطيوخوس الكريتي، ديمتريوس مسئول إمدادات إلفانتين ثيوجينيس حامل المال وكذلك زيلوس صاحب مصرف في إقليم هيرموبوليس.

٥- إن الحيبة لم تكن فقط أحد مراكز الشريان الرئيسي الذي يصل بين الشمال والجنوب، بل كانت أيضاً مركزاً للوصل بين هذا الشريان والفيوم[٢٢٣].

٦- يفترض "برايسيج" أن النظام البريدي الذي سجل في السجل اليومي كان خدمة سريعة، ومن خلال قياس هذا النظام بالنظام البريدي الفارسي المأخوذ عنه النظام البريدي البطلمي، فإن الرحلات كانت تتم عن طريق الخيول، وأن هذه الخيول كانت تقدم من قبل أصحاب الإقطاعيات العسكرية كخدمة إلزامية من لم يكن يرغب منهم أو لا يستطيع أن يقدم خيولاً كان يقدم عوضاً عن ذلك مبالغ مالية إلى مكتب البريد لشراء الخيول[٢٢٤]. وإن كان "لليويلين" لا يري في البردية ما يشير إلى استخدام الخيول وان "برايسيج" قد استنتج ذلك قياساً بنظام البريد الفارسي[٢٢٥] كما أن "نصحي" أيضاً يختلف مع" برايسيج" في تقديم أرباب الإقطاعيات مثل الآخرين فوينيكس الأصغر والأكبر نوع من المساعدات إلى مكتب البريد، حيث يري أن هذا إسرافا في التخريج لا يحتمله النص، ولا يمكن أن يؤدي إليه، ولا سيما انه لا يستقيم مع هذه التفسير أن فوينيكس الأصغر أدى رسماً عندما سلم رسالته إلي مكتب البريد في حين أن فوينيكس الأكبر لم يؤد رسماً مماثلاً[٢٢٦].

---

(221) Ibid, 11.65 , 70, 75, 91, 97, 100, 106, 109.
(222) Ibid, 11.61 , 65, 70, 91, 97, 100, 106, 109

(٢٢٣) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(224) Preisigke, Op.Cit. pp. 269 – 271.
(225) www.uni-koeln.de , Llewelyn , S.R..L., Did the Ptolemaic Postal System Work to A Timetable , ZPE, 99 (1993) p. 47.

(٢٢٦) إبراهيم نصحي ، المرجع السابق، ص ٦٩.

ويري "لليويلين" أن رأي "برايسيج" بشأن تقديم أرباب الإقطاعيات للخيول أو تعويضاً مالياً عنها قد استند فيه إلى القياس في تقديم الحمير إلى الدولة للعمل في السخرة أو تقديم عوضاً عنها! وليس إلى دليل ملموس (٢٢٧).

٧- يري "برايسيج" أن نقل البريد عي ظهور الخيل كان مقصوراً علي الرسائل العاجلة، أما الرسائل العادية فإنها كانت تنقل عن طريق رسل راجلون(٢٢٨) بينما يري نصحي أن نقل الرسائل علي ظهور الخيل كان يتم بين الأقاليم بعضها البعض، وأن نقل الرسائل سيراً علي الأقدام كان مقصوراً علي الرسائل المحلية. بل أنه لا يمكن أن نتصور أن توزيع البريد حتى بين أجزاء المديرية الواحدة كان يتم سيراً علي الأقدام وإن كان من الجائز انه كان يتم استخدام لهذا الغرض وسائل أخرى غير الخيول(٢٢٩).

٨- من المحتمل أن رسل البريد كانوا يستخدمون الجمال لنقل البريد إلى المكاتب الواقعة في جهات صحراوية، وذلك استناداً إلى أن كلمة "راكبي الجمال" قد وردت في بردية اوكسيرينخوس (٧١٠) قيد كلمتين من عبارة حملة الرسائل(٢٣٠).

٩- لقد كان هناك نوعان من الرسائل:

(١) الرسائل الرسمية المتبادلة بين موظفي الحكومة .

(٢) الرسائل الموجهة إلى موظفي الحكومة من بعض الفئات الممتازة من نزلاء البلاد الذين كانت لهم صفة رسمية مثل كبار أرباب الإقطاعيات(٢٣١).

١٠- إن بعض الرسائل كان لا يؤدي عنها رسم لقاء نقلها ولابد من أن بعض هذه الرسائل كانت عبارة عن رسائل الفئة الأولى وهي الرسائل المتبادلة بين موظفي الحكومة(٢٣٢) خاصة وان "لليويلين" يذكر أن كبار موظفي الحكومة كانت تقدم إليهم الخدمات البريدية مجاناً (٢٣٣)، أما الرسائل الأخرى فإنه كان يؤدي عنها رسم معين مثل ما رأينا في حالة فوينيكس الأصفر، ولعل فوينيكس الأكبر لم يؤد مثل أخيه رسماً عن الرسائل التي سلمها إلى مكتب البريد لأن هذه الرسالة لم تكن رسالة شخصية وإنما رسمية، بدليل ذكر فرقته في النص قرين اسمه، وهو ما لم يحدث في حالة أخيه الأصغر(٢٣٤).

أما عن البريد في **العصر الروماني** فيري "فيلكن" أن الهيئة البريدية التي أنشأها اليونان قد تشابهت مع الهيئة البريدية التي أنشأها أغسطس(٢٣٥).

---

(227) Llewelyn, Loc.Cit.
(228) Prieisgke, Op .Cit , p. 272.

(٢٢٩) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ٦٨.

(٢٣٠) نفسه.

(٢٣١) نفسه.

(٢٣٢) نفسه .

(233) Llewelyn, Op. Cit., p. 51

(٢٣٤) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(235) Wilcken, U., Op. Cit., p.372

وإن كــان هناك مشرفون في النظام البريدي الروماني، لم يتضح لنا من وجودهم في النظام البريدي اليونانـــي. فقــد ذكر في إحدى البرديات عبارة (ἐπιτηρητής τῶν ἐπιστολῶν) "أي المشرفون علي الرســائل"، وهــم الذين كانوا يقومون بإنجاز الوثائق الرسمية في مقابل أتعاب لإرسالها إلى الإسكندرية. في حيــن أنـــه في بريدية الحيبة سالفة الذكر لم نجد أحداً قد تقاضي أتعاباً نظير ذلك، كما أن وجد في العصر الرومانـــــي مشـــــرفين خاصــــين برســـائل الوالـــــي. وذلــــك اســـتناداً إلـــى عـــبارة (ἐπιτηρηταὶ ἡγεμονικῶν ἐπιστολων καὶ ἄλλων) والتـــي تعنـــي "المشرفون علي خطابات الوالي والأمور الأخرى"(٢٣٦).

كمـــا أن العمـــل بالبريد كان خدمة إلزامية علي الأقل فيما يختص بالبريد السريع، وكان اللوجوتيس "مراقب الحسابات" هو من يقوم بترشيح الأشخاص للقيام بالبريد السريع(٢٣٧).

الموظفون المختصون بالنقل البري:

أولا : علي مستوي الإدارة بالإسكندرية:

١ – الوالي (ἐπάρχης)

إن الوالي بصفته ممثل الإمبراطورية الرومانية في مصر، كان عليه أن يعمل لصالحها وخاصة فيما يتعلق بعملية النقل، وبشكل خاص نقل الغلال، التي كانت روما تعتمد عليها بشكل رئيسي. خاصة وأن مصر كانت صومعة الغلال التي تطعم الشعب الروماني.

وهـــناك بـــردية، وهـــي إحدى برديات أوكسيرينخوس(٢٣٨) وهي عبارة عن شكوى مقدمة من أحد مواطنـــي مديـــنة أوكسيرينخوس (Ὀξυρύγχων πόλεως) تتعلق بترشيح الخدمة الإلزامية الخاصة بنقل الغـــلال، إلـــى الوالـــي ســـوباتيانوس أكيلا (Σουβατιανῷ Ἀκύλα) والي مصر في عهد الإمبراطور سيبتميوس سيفيروس (Σεπτιμιού Σεονήρου) وملخص الشكوى الخاصة بهذا المواطن أنه كان قد أدى دوره فـــي الخدمة الإلزامية المفروضة كحارث، وبالرغم من انه قد أداها بشكل تام، بالإضافة إلى الواجبات الأخـــرى المطلوبة منه إلا أنه تم ترشيحه مرة أخرى كسائق حمار عام، وبناء علي هذا تقدم هذا المواطن بهذه الشكوى إلى الوالي لرفع الظلم الذي وقع عليه، وهو ترشيحه للخدمة الإلزامية مرتين متتاليتين.

وتبيــن لـــنا مـــن خلال هذه البردية أن الوالي كان علي صلة بعملية النقل وترشيح الخدمة الإلزامية المرتبطة بها.

كما أن السيتولوجوي كانوا يقدمون تقارير دورية إلى الاستراتيجوس وهذه التقارير خاصة بصوامع الغـــلال ودخولهـــا، وكـــان الاستراتيجوس بدوره برفعها إلى الوالي ليكون علي علم أول بأول بدخول هذه الصوامع(٢٣٩).

---

(٢٣٦) محمـــد فهمي عبد الباقي، المشرفون (ἐπιτηρηταὶ) في مصر في عصر الرومان حتى القرن الثالث الميلادي، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، العدد ١٦ (١٩٩١م)، القاهرة، ص ٥٣

(٢٣٧) منيرة الهمشري، المرجع السابق، ص ١٠١.

(238) P. Oxy, XVII, 2131, 11.-1-19.
(239) Z. Aly. Op. Cit., pp. 293-294

٢- ألديويكيتيس (Διοικήτης)

لقد اضطلع الديويكيتيس بدور هام في عملية النقل البري، وفي العصر البطلمي كان للديويكيتيس دور هـــام في عملية النقل بوصفه وزيراً للملك البطلمي، فمن خلال بردية(٢٤٠) تعود إلى نهاية القرن الثالث ق.م وهي عبارة عن خطاب مرسل من الديويكيتيس إلى الاويكونوموس نجد انه كان له دور هام في عملية جمع دواب النقل التي تستخدم في النقل، ولقد جاء فيها:

"إن دواب الحمـــل الموجـــودة فـــي الإقلـــيم، فيما عدا تلك التي تستخدم في الزراعة يجب جمعها واستخدامها في نقل الحبوب الغذائية".

وأيضـــا هناك بردية(٢٤١) تعود إلى القرن الثالث ق.م عبارة عن تعليمات صادرة من الديويكيتيس إلى الاويكونوموس تتعلق بجمع دواب النقل لاستخدامها في عمليات النقل البري المختلفة وجاء فيها:

"مـــن أجـــاثون إلى باترون، تحية لقد كتب لنا أمونيوس (الديويكيتيس) لكي نرسل إليه في المدينة حيوانات جر من أجل عربات النقل".

وبالإضـــافة إلى الدور الذي اضطلع به الديويكيتيس في عملية جمع دواب النقل، نجد أيضاء اضطلع بدور هام في عمليه النقل ويدل علي ذلك بردية(٢٤٢) عبارة عن خطاب مرسل إلى الاويكونوموس جاء فيه:

".... وانقل أيضا إلى الموانئ كل الحبوب الموجودة في المخازن واشحنها في السفن".

ثانيا: علي مستوي الإقليم

١-الإبستراتيجوس (Ἐπιστράτηγος)

لقد تعددت مهام ومسئوليات الإبستراتيجوس بوصفته الحاكم العام، تجاه عملية النقل، ومن تلك المهام أنه كان يقوم بإصدار التعليمات الخاصة بجمع دواب النقل.

ويتضـــح لـــنا ذلك من خلال بردية تعود إلى العام (١٩٩م) تشير إلى تعليمات الإبستراتيجوس إلى الحكام الإقليميين في مصر الوسطي بضرورة أن يرسلوا إليه القيمة الضريبية المقدرة من الدواب والأراضي المرتبطة بالميرة العسكرية المخصصة لزيادة الإمبراطور سيفيروس الاسكندر(٢٤٣).

كما انه كان يقوم بترشيح الأشخاص للقيام بواجب الخدمة الإلزامية المتعلقة بالنقل ويتضح لنا ذلك من خـــلال بـــردية ترجع إلى عصر دقلديانوس (Diocletianus) (٢٨٤م- ٣٠٥م) هي عبارة عن طلب مرسل الحـــاكم الإقليمـــي في القيوم إلى رئيس مجلس البولي (Prytanis) بترشيح شخصين آخرين للقيام بمهمة نقل الإمدادات العسكرية إلى الجنود وذلك عوضاً عن شخصين مكلفين بأداء هذه المهمة ولكنهما، يزمعان الهرب، وكـــان رد رئـــيس مجلس البولي أن يتقدم بهذا الطلب إلى الإبستراتيجوس الذي قرر إعفاء هذين الشخصين وترشيح آخرين(٢٤٤).

---

(240) P. Tebt, III, 704, 11,14-25.
(241) P. Tebt, III, 704, 11,14-25.
(242) P. Tebt, III, 708, 11,1-5.

(٢٤٣) الحسيني احمد عبد الله، المرجع السابق ص٧٢.
(٢٤٤) نفسه.

٢-الإستراتيجوس(Σταρτηγός)

لقد كان للإستراتيجوس دور هام في عملية النقل البري وذلك في العصرين البطلمي والروماني.

في العصر البطلمي نجـد أن الإستراتيجوس قد اضطلع بدور هام في علمية النقل وذلك من خلال بـردية [٢٤٥] تعـود إلـى النصف الثاني من القرن الثاني ق.م وهي عبارة عن خطاب مرسل من مزارعي الأراضي الملكية إلى الإستراتيجوس جاء فيها:

"إلـى فانياس، أحد إفراد الحاشية، و الإستراتيجوس والمشرف علي الدخل، من مزارعي الأراضي الملكية في أوكسيرينخوس، لأننا بذلنا قصارى جهدنا لتنفيذ أمرك، وزرعنا الأراضي الملكية، ونحن زرعنا، ولـم نقترض ولو مبلغاً صغيراً من المال لكي نتجنب أي عجز، ونقلنا منتجات الأراضي إلى الجرن الملكي، ثم نقلناه إلى المخزن الملكي.."

ومن خلال هذه البردية يتضح لنا دور الإسترايتجوس في الإشراف علي النقل من الحقل إلى الجرن ومن الجرن إلى المخزن الملكي.

وفي العصر الروماني، نجـد أن الإستراتيجوس أيضا كان له دور هام في عملية النقل البري، ويدل علي ذلك بردية [٢٤٦]تعود إلى نهاية القرن الثاني الميلادي (١٩٧م) وهي عبارة عن خطاب مرسل من الوالي الرومانـي إلى الإستراتيجوس، تتعلق بنقل غلال الدول وكذلك جمع دواب النقل من الأهالي لاستخدامها في عمليات النقل المختلفة.

ومـن خـلال العديـد من إيصالات كولومبيا[٢٤٧] يتضح لنا أن الإستراتيجوس هو الذي كان يصدر التفويضـات الخاصة بإجور سائقي دواب النقل، نظير ما نقلوه من غلال، سواء علي دوابهم أو علي دواب مملوكـة للدولـة، وفي الغالب كان الباسيليكوجرامتيوس هو من يقوم بإصدار هذه التفويضات بصفته ممثل لسلطات الإستراتيجوس.

٣- الباسيليكو جرامتيوس (βασιλικός γραμματεύς)

لقد كانت إجراءات النقل من الحقل إلى الميناء تتم تحت إشراف الباسيليكو جرامتيوس [٢٤٨].

ولقـد اضـطلع الباسيليكوجرامتيوس بدور هام في إصدار التفويضات الخاصة بدفع أجور النقل إلى عمال النقل في مراحل النقل المختلفة، وبخاصة نقل الغلال من صوامع الغلال إلى الموانئ.

وكـان هـذا التفويض يشمل الكمية التي سوف يتم نقلها، وكذلك أجور نقل تلك الكميات، وربما كان يصـدر ذلـك التفويض إلى أصحاب السلطات الأدنى في صوامع الغلال، وكذلك في البنوك؛ وذلك لإعداد الأجور المناسبة للأعمال التي تم إنجازها طبقاً للتفويض الصادر من الباسيليكو جراميتوس[٢٤٩].

---

(245) P. Tebt, III, 786, 11,1-13.
(246) BGU, II,15.
(247) P. Col, 1 recto 4.
(248) El- Mosallamy, Op. Cit. p.114.
(249) Westermann and Keyes, Op. Cit. ., p. 134.

وفـي إيصالات كولومبيا سالفة الذكر(٢٥٠) نجد أن غالبية التفويضات، إن لم يكن جميعها صادر من الباسـيليكوجراميتوس وإن كان دائماً ما يأتي مقروناً بكلمة ممثل سلطات الاستراتيجوس في قسمي بوليمون وثيميستس(٢٥١).

وفي إيصال واحد فقط اصدر التفويض الخاص بالنقل من قبل اثنين من الباسيليكوجراميتوس(٢٥٢).

٤-الاويكونوموس (عامل المالية) (οἰκονόμος)

لقـد اضـطلع الاويكونوموس بدور هام في عمليات النقل المختلفة، وهناك العديد من البرديات التي تحـدد لنا مهام الاويكونوموس تجاه عملية النقل، منها بردية تبتونيس سابقة الذكر(٢٥٣) والتي تحدد سطورها مهـام الاويكونوموس في مجال نقل الغلال، حيث كان علي الاويكونوموس أن يعمل بنقل الغلال من الإقليم، وكانت هذه الغلال هي مستحقات الدولة لدي مزارعي الملك والتي يدفعها كإيجار عيني عن استغلالهم لأرض الملـك وكذلك هناك من الضرائب ما يدفع عيناً، كما كان علي الاويكونوموس أن يبقي من الغلال ما يحتاجه الإقليم من الغلال من اجل أغراض البذور(٢٥٤).

كمـا يتضح لنا من خلال إحدى برديات تبتونيس(٢٥٥) أيضا أن الجانب الأكبر من مسئولية النقل تقع علي عاتق الاويكونوموس، وهي عبارة عن خطاب مرسل من وزير المالي الديويكيتيس عام ٢٠٨ ق.م إلى شخص يدعي أرتيمون، من المرجح انه أويكونوموس في تلك الفترة، ولقد جاء في هذا الخطاب:

"بما أن الشحنة لم ترسل في الوقت المناسب، فقد ازدادت مصاريف النقل (φορετρόων) لذا فإنك سـتدفع الفرق، وإذا رفضت فإنك تعرض نفسك لعقاب شديد.....إن دواب الحمل الموجودة في الإقليم فيما عدا تلك التي تستخدم في الحرث يجب جمعها واستخدامها في نقل الحبوب الغذائية وانقل أيضا إلى الموانئ كل الحبوب الموجودة في المخازن واشحنها في السفن".

ثالثاً: علي مستوي القرية:

١- السيتولوجوس (σιτιλόγος) (أمين مخازن الغلال)

لقـد كانـت مكانة السيتولوجوس تتوقف علي مكان الصومعة التي يديرها، أي أن أرفعهم مقاماً كان أميـن مخـزن الإقليم ، ثم مدير مخزن القسم في الفيوم ثم مدير مخزن المركز ثم مدير مخزن القرية وهو أقلهم مقاماً (٢٥٦).

ولقد تنوعت مهام السيتولوجوس فيما يتعلق بعمليات النقل المختلفة وظهرت مهام السيتولوجوس منذ بدايـة جمع محصول الغلال في الحقل ونقلها إلى صومعة غلال القرية، حيث كان السيتولوجوس يقوم بأخذ

---

(250) P. Col., 1 recto 4.
(251) Ibid, cols., 3,11. 4-5, 4,11. 5-6. 5. 5,11.5-6. 6.6,11.4-5
وذكر مرة واحدة ممثل السلطات الإستراتيجوس في قسمي أرسينوي وبوليمون.col., 8,11.5-6 .
(252) Ibid., col., 8, 11-4-6.
(253) P. Tebt, III, 703, 11.70-87.
(٢٥٤) أبو اليسر فرح، مهام الاويكونوموس، ص ١١٢.
(255) P. Tebt , III, 704, 11.15-22.
(٢٥٦) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٢٥.

كميات من الحبوب من المزارعين، وهذه الكميات كانت قد أعطيت لهم في السابق علي سبيل القرض من قبل الدولـــة، علي أن يردها المزارع إلى صومعة غلال الدولة بعد جمع المحصول، بالإضافة إلى النسبة المقررة للملك.

كما أن السيتولوجوي كانوا يقومون بتخزين كمية من الغلال لمواجهة متطلبات العام التالي(٢٥٧).

فضـــلاً عن أن السيتولوجوس كان مسئولا عن نقل الغلال إلى الموانئ. ففي رسالة كتبها أحد هؤلاء السيتولوجوي إلى شخص ما يطلب منها سرعة توفير الحيوانات المطلوبة لنقل الغلال، وقد جاء فيها:

"مـــن ادامـــاس إلى ديونيسيوس، بعد التحية، لقد أوضح لي بطلميوس انه ليس هناك تهاون فيما يختص بالجمع (جمع الحيوانات) مشفوعاً بقسم لبسينيموس و ديونيسيوس واريستاندروس، الذين تعهدوا بتقديم مائة من دواب النقل....." (٢٥٨).

وهـــناك وثيقة بردية أخرى هي عبارة عن شكوى من عدم استطاعة نقل الحبوب في موعدها بسبب تحطم جسر يجب أن تمر علية الدواب وهي تحمل الغلال في طريقها إلى الميناء(٢٥٩).

إن الولايـــة الرومانـــية في مصر جعلت هناك ترتيبات فيما يتعلق بتوطيد دخلها من الغلال وضمان جودتها وذلك عن بالإصرار علي استلام الحبوب نظيفة(٢٦٠) وموزونة بشكل آمن طبقاً للمكايل العامة للحبوب لحمايـــتها من الحوادث المؤسفة وسوء التقدير من قبل موظفو السلطة، لذلك فإن هؤلاء الذين يملكون ملكيات كبـــيرة ولديهـــم إمكانيات وقدرات تؤهلهم لتلك الوظيفة أجبروا علي الإشراف علي الصوامع العامة كخدمة إلزامـــية(٢٦١). لذلك كانت الإدارة الرومانية تختار هؤلاء السيتولوجوي من بين الأغنياء حتى تضمن أنهم لن يختلســـوا شيئا من الغلال المكدسة في الصوامع، لأن لديهم من الثروة ما يكفيهم ومما يجعلهم لا يفكرون في اللجوء إلى الاختلاس من صوامع الغلال(٢٦٢). ومهنة السيتولوجوس كانت إلى حد ما ذات أهمية وكان ينظر إليها بعين الاعتبار بين طبقة مسئولي الدولة، كان السيتولوجوي يتم ترشيحه من خلال إما الكوموجرامتيوس (كاتب القرية) (κώμογρμματεύς).

أو الجرامتـــيوس الخاص بالمدينة (γραμματεύς τῆς πόλεως)(٢٦٣) وفي إحدى البرديات كان الكومارخ (κώμαάρχης) "العمدة" هو الذي كان يرشح السيتولوجوس(٢٦٤). وكانت فترة تولي السيتولوجوس لهذه الوظيفة تتعدى فترة العام الواحد(٢٦٥).

---

(257) Z. Aly, Op. Cit. p. 294.
(258) P. Tebt. III, 750, 11.1-6.
(259) P. Tebt, III, 753.

وهذه البرديات تتحدث عن التأكيد علي أن تكون الغلال نظيفة وغير مغشوشة:-

(260) P. S. I. 1043; P.Oxy., 708.; P. Hib., 98 ;P. Tebt., 751.
(261) Z. Aly, Op.Cit., p. 293.
(262) Ibid., p. 298.
(263) Ibid.
(264) P. Flor, I; Ibid.
(265) Wallace, Op. Cit., p. 36.

معاونو السيتولوجوس (μέτοχοι):

كان السيتولوجوس يقوم بمهامه بالتعاون مع عدد من المعاونين منهم:

١- حاملو الأختام (ἐπισφραγισταί)

٢- النخالون (من يقومون بنخل الغلال)

٣- الحراس ومنهم:-

- حراس المحصول (γενηματοφύλακες)
- حراس الصومعة (θησαυροφύλακες)
- حراس الرصيف (الموانئ) (ὁρμοφύλακες)
- حراس الشونة (Ἁλωνοφύλακες)

١- حاملو الأختام:

كان حملة الأختام ينوبون عن السيتولوجوي في بعض الأحيان، بالإضافة إلي مهامهم الأصلية، وهي وضع الأختام الرسمية فوق أجولة الغلال المخزنة في صوامع الدولة(٢٦٦).

وهناك القليل من الأختام الخشبية في المتحف القبطي في القاهرة التي استخدمت من قبل هؤلاء الموظفين لختم الجوانب السفلية لتلك الأجولة من الحبوب، وذلك للتأكيد علي أن تلك الاجولة لم يتم تخفيضها(٢٦٧).

٢- الحراس:

أ- حراس المحاصيل(γενηματοφύλακες)(*)

وهناك بردية (٢٦٨) تذكر لنا بعض مهام حراس المحاصيل، وهي عبارة عن خطاب من حورس (Ὧpos) الكاتب الملكي بإقليم أرسينوي ، مرسل إلي كتاب المراكز القرى جاء فيه:

" احصل من كتاب القرى علي قائمة بالأشخاص الذين يمكن تكليفهم بحراسة المحصول، سواء أكانوا من رجال الجيش، أو من غيرهم ،من أهل المنطقة الذين يعيشون هناك وعرفوا بأمانتهم وحسن خلقهم، وعين الأشخاص الصالحين لهذه المهمة في القرى وخذ منهم ومن الشرطة في كل قرية إقرارين مصحوبين بالقسم الملكي، وبأنهم لن يدخروا جهداً في القيام بأعمال الحراسة، ولن يسمح لأحد من مزارعي أراضي الملك أو الأراضي الممنوحة بأن يمسوا علف الماشية ولا غيره من محصولات الزراعة الثانية فيما عدا العلف المخصص لغذاء الماشية التي تستخدم في الزراعة، فإنه يسمح لهم بعد موافقة

---

(266) Z. Aly, Op. Cit., p. 299.
(267) Ibid., p.296.

(*) من المحتمل أن أول وثيقة باللغة اليونانية أشارت إلى حراس المحاصيل ترجع لعام ٢٥٨/٢٥٧ ق.م راجع/ حسين رزق، المرجع السابق، ص١٨٥ .

• عن حراس المحاصيل في العصرين اليوناني والروماني راجع:-

- P.S.I, IV,344; V, 490; 1,44;P. Petrie,11,2, col.1(undated)
- P. Tebt, 731;714, 715; 927; P.Hamb., 1,27, P .Lille, .II ,1 .
- P. Entenux, 55; P.Hib,1,54;P. Tebt. IV;1135;I,159; III, 74.
- BGU. VIII, 1836;1851; P. Tebt, III, 1057; 922; 831, III, 715

(268) P. Tebt. I, 27,11.47-64(113 B.C)

كـتاب القـرى، فـيما عـدا المقادير التي يدفع ثمنها، قبل الاستيلاء عليها، وفي الخزائن الملكية لحساب الخزائـن العامـة الملكية حسب التعليمات التي سبق إصدارها، ويقدم الإيصال بالمبالغ المدفوعة ، وبأنهم سيعنون إلى جانب ذلك بأن يتم كل شئ آخر في الصيف علي ما يرام وبأنهم ينقلون المحصول إلى الأماكن المخصصـة لذلـك، وبأنهم لن يسمحوا بأخذ شئ منه قبل صدور القرار الخاص بإطلاق سراح المحاصيل وقبل دفع استحقاق الملك من ذلك العام وسداد كل المتأخرات عن الماضي".

ويتبين لنا من خلال البردية السابقة المهام التي اضطلع بها حراس المحاصيل، هي:

١- القيام بحراسة المحاصيل.

٢- عـدم السماح لأحد من المزارعين سواء مزارعي الملك أو الأراضي الممنوحة بالمساس بعلف الماشـية ، فيما عدا العلف المخصص لغذاء الماشية التي تستخدم في الزراعة فإنه يسمح لهم بها ولكن بعد موافقة كتاب القرى، وكذلك تلك التي يدفع ثمنها.

٣- العناية بنقل المحاصيل إلى الأماكن المخصصة لذلك.

٤- عدم السماح لأي شخص بأنه يأخذ شئ من المحصول قبل صدور القرار الخاص بإطلاق سراح المحاصـيل، وقـبل أن يحصـل الملـك علـي مستحقاته من محاصيل ذلك العام بعد أن يسدد المزارعون كل ما عليهم من متأخرات للملك عن الماضي.

كما توضح لنا سطور البردية مواصفات اختيار حراس المحاصيل وهي :

١- أن يكونوا من الجيش أو من الأهالي.

٢- أن يكونوا ممن عرف عنهم الأمانة وحسن الخلق.

٣- كـان يـأخذ مـنهم إقرارين مصحوبين بالقسم الملكي بأنهم لن يدخروا جهداً في القيام بأعمال الحراسة، وبأنهم سوف ينفذون واجباتهم علي اكمل وجه.

وبـنفس الأهمية ونفس الواجبات استمر وجود حراسة المحاصيل في العصر الروماني، وذلك بهدف مالـي بحت أيضا لصالح الإمبراطورية الرومانية نفسها، ولصالح الإدارة الرومانية في مصر والتي جعلتها هي الأخرى فرضاً إجبارياً علي عاتق المكلفين بها، وذلك من المحتمل، منذ عام ١٨٥م[٢٦٩].

ب- حراس الشونة (Ἁλωνοφύλακες)(*)

كانـت مـزارع الملـك تحت رقابة وثيقة خلال موسم الحصاد، وكانت المحاصيل تجمع وتنقل إلى الجـرن الملكي، ويتم درسها تحت رقابة حراس مسئولين كانوا يعينون خصيصاً لهذا الغرض[٢٧٠] ويبدو أن هؤلاء الحراس كانوا هم حراس الشونة الذين كانوا يعرفون في مصر في العصريين البطلمي والروماني باسم "هالونوفيلاكـيس" (Ἁλωνοφύλακες) أي حراس الشونة[٢٧١] والذين اعتمد عليهم البطالمة والرومان في

---

(٢٦٩)حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٩٠.

(*) من الوثائق التي تناولت حراسة الشونة في العصرين البطلمي والروماني الآتي :

- P.C.Z, IV, 59745, notes, pp. 171-173;, P. Petaus, 70, P. Ryl, II,90; P. Oxy, XXXIV, 27149.

(٢٧٠)إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ١٦٥.

(٢٧١)حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٩٢.

حراسة المحاصيل المشونة في الأجران الخاصة بهم لذلك فإن تواجدهم في مصر أستمر منذ العصر البطلمي حتى العصر الروماني(٢٧٢).

ج- حراس الصوامع "ثيساوروفيلاكيس" (θησαυροφύλακες*)

ممــا لاشك فيه أن الإدارة البطلمية والرومانية في مصر عينت العديد من الحراس لحراسة صوامع الغــلال التي كانت تجمع بها المحاصيل الزراعية لحساب الحكام البطالمة والرومان وهم الذين أطلق عليهم لقب "ثيساورو فيلاكيس" في مصر في العصريين البطلمي والروماني(٢٧٣).

(د) حراس الموانئ (ὁρμοφύλακες)

لقــد اضــطلع حراس الموانى بدور بعملية النقل وخاصة عندما يتم نقل الغلال إلى الموانئ، هنا يبدأ دور حراس الميناء، وهو قيامهم بإعداد تقرير عن الغلال التي تم نقلها من صوامع الغلال المختلفة.

ويذكر كل من "وسترمان" "وكيز" أن التقارير الخاصة بعمليات النقل التي تمت عن طريق عدد من ســائقي الحمير العامة والخاصة والتي ذكرت في بردية "هامبورج" (.Hamb) (٢٧٤)والتي سبق ذكرها، قد اعد من قبل حراس الموانئ(٢٧٥).

(٢) الديكابروتوي (Δεκάπρωτοι)

في النصف الأول من القرن الثاني الميلادي، وبالتحديد ما بين سبعة وسبعة عشر سنة بعد الثالث من يولــيو عــام ٢٢٩م اختفــي منصــب الســيتولوجوس وحــل محلــه منصــب الديكابــروتوس (Δεκάπρωτος)(٢٧٦) ويــبدو أن هــذا المنصب قد قدم إلى مصر بعد زيارة الإمبراطور سيفيريوس عام ٢٠٠ مــيلادية، ثــم اختفي منصب الديكابروتوي في أوائل القرن الرابع الميلادي(٢٧٧) وأخر مرة ذكر فيها الديكابــروتوي كان العام ٣٠٢ ميلادية في هرموبوليس، وظهر منصب السيتولوجوس مرة أخرى، وذلك من خــلال بعــض الإيصالات الخاصة بالنقل والتي صدرت من قبل السيتولوجوس في كرانيس، وذلك في بداية العقــد الأول من القرن الرابع(٢٧٨) بعد أن كان السيتولوجوس قد انقطع لمدة عام بعد ٢٣٦/٢٣٧م(٢٧٩). ولكن ما لبث أن أختفي السيتولوجوس مرة أخرى بعد عام ٣٧٢م(٢٨٠).

---

(٢٧٢) نفسه.

(*) من الوثائق التي تناولت حراسة الصوامع

- P.C. Z., II, 59292;, III, 59509, P. Tebt, III, 857; P. Mich. , V, 226, IX, 52;, P.Oxy, III, 522.

(٢٧٣) حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٦٤.

(274) P.Hamb.1.17.

(275) Westermann &Keyes,Op.Cit.,P.157.

(276) Z. Aly. Op. Cit. p. 304.

(277) Turner, E.G., "Egypt and the Roman Empire: the "Δεκάπρωτοι" JEA, 22, (1935)pp.7-8

(278) Ibid. p.8. note, 5.

لقد فحص "تارنر" سبعة عشر مرجعاً للديكابروتوي والتي يرجع أقدمها إلى ٢٤٧ م،

- Turner Loc Cit; P.Fay., 85.

(279) Z. Aly. Op. Cit., p.306.

(280) Ibid., p. 307.

ولم تكن مدة تولي الديكابروتوس لمنصبه ثابتة بشكل محدد(*) ربما كانت لفترة أربع سنوات أو خمس سـنوات ولكـن ذلـك لـيس مؤكداً بشكل مطلق إذا ما كانت مدة المنصب قد حددت لفترة ٤ سنوات أو ٥ سنوات(٢٨١).

ويـبدو أن الديكابروتوي قد تم تجنيدهم من بين رجال ذوي منزلة عالية من الذين ثبت انهم يتمتعون بسـيرة حميدة في مدنهم المحلية(٢٨٢) وكان يتم ترشيحهم من خلال القنوات المحلية عن طريق الانتخاب في المجالس المحلية من بين مرشحين بعينهم(٢٨٣).

مهام الديكابروتوي(٢٨٤):

١- جمع الضرائب سواء بشكل عيني أو نقدي.

٢- كانوا علي اتصال مباشر بصوامع الغلال والأجران الملكية .

٣- كانوا يقومون بجمع الغلال المستحقة للدولة من فئات المزارعين المختلفة.

٤- إعداد الشهادات للأشخاص الذين يقومون بنقل الغلال من الصوامع إلى الموانئ النهرية.

٥- الإشراف علي شحن الغلال من المواني ونقلها عبر النيل.

٦- كانوا يستلمون إيصالات من أصحاب السفن ثم يقدمون قوائم حساباتهم إلى الاستراتيجوس الذين كانوا علي اتصال بهم.

وبذلك نري أن كل من البطالمة والرومان قد أولوا النقل البري اهتماما خاصا ، وأداروا عملية النقل ونظموها بشكل دقيق عن طريق شبكة من الموظفين لكل منهم مهامه وواجباته المنوطة به تجاه عملية النقل البري .

(*) فـي بـردية P.Oxy.,1410 كـان مـدة ولايـته ٥ سـنوات، فـي بـردية P.Oxy.1257، كانـت ٤ سـنوات، راجع/ Turner, Op. Cit. p.8-

(281) Ibid.
(282) Z. Aly, Op.Cit., p.305
(283) Turner, Op.Cit., p. 9.
(284) Ibid, pp. 10-11

الفصل الثاني

الطرق البرية والمحطات الواقعة عليها

لقد اهتم البطالمة بتجارة البحر الأحمر وبأسطولهم التجاري، وتمثل هذا الاهتمام في عنايتهم الفائقة بالطرق التي تربط شاطئ النيل بالموانئ التي أنشئوها علي ساحل البحر الأحمر(١) ولم يكن الرومان أقل اهتماماً من البطالمة بالعناية بتلك الطرق، فقد أنشأوا شبكة من الطرق الرئيسية والفرعية التي تربط أجزاء البلاد بعضها ببعض، فضلاً عن تمهيد الطرق القديمة وصيانتها، وخاصة تلك التي تربط النيل بالبحر الأحمر، وذلك لأنها تمثل شرايين رئيسية للمواصلات(أنظر ملحق رقم ٣)(٢).

وكانت هذه الطرق التي تربط النيل بالبحر الأحمر تمر عبر الصحراء الشرقية، تلك الصحراء التي لعبت دوراً هاماً في تاريخ مصر؛ فقد كانت مصدراً للذهب، النحاس والعديد من المعادن الأخرى والأحجار الكريمة، فضلاً عن كونها المكان الذي تعبر من خلاله تجارة بلاد العرب والصومال والهند؛ ونتيجة لذلك فقد تم بناء عدداً كبيراً من الطرق هناك خلال العصور القديمة (العصر الفرعوني و اليوناني- الروماني) وكانت لتلك الطرق أهمية خاصة خلال الاحتلال الروماني لمصر، حيث أعيد افتتاح العديد من المناجم والمحاجر وتم التنقيب عن أخرى جديدة(٣). وقد سهلت تلك الطرق استغلال الرومان لمحاجر ومناجم الصحراء الشرقية، وفي هذا الصدد يعترف "ميريدث" (Meredith) بأن الرومان قد استغلوا خلال القرون الأربع الأولى الميلادية صخور منطقة الصحراء الشرقية ومعادنها(٤).

ولقد انشأ البطالمة والرومان العديد من المحطات والآبار وأيضا الأبراج ؛وذلك لخدمة قوافل التجارة التي تعبر من خلال الطرق التي تربط النيل بالبحر الأحمر، فها هو "سترابون" يخبرنا "بأن بطلميوس الثاني "فيلادلفوس" الذي قيل أنه أول من فتح بجيشه الطريق بين قفط (Coptos) علي النيل وبيرينيكي علي شاطئ البحر الأحمر، هو أول من انشأ المحطات علي هذا الطريق لخدمة القوافل التجارية التي تمر من خلاله(٥)" أما الآبار فيبدو أنها كانت قليلة أثناء العصر البطلمي؛ وذلك ما نستنتجه من قول "سترابون" أيضا "**بأن تجار القوافل كانوا فيما مضي - أي في عصر البطالمة وربما قبلهم - يسيرون ليلاً مهتدين بالنجوم، وكانوا كالملاحين يحملون أيضاً الماء في رحلاتهم، أما الآن فقد أعدوا الآبار بأن احتفروها علي عمق بعيد، كما أنهم إبتنوا صهاريج للأمطار مع أنها نادرة**"(٦) وإن دل قول سترابون هذا فإنما يدل علي أن الآبار، وربما الأبراج أيضاً، كانت كما قلنا نادرة جداً في العصر البطلمي في حين أنها انتشرت وبكثرة في العصر الروماني كما يؤكد علي ذلك سترابون . أما بالنسبة للأبراج فيبدو أنها سمة رومانية خالصة لأن الأبراج من أهم خصائصها أنها كانت تستخدم كإشارات علي الطريق، تدل الذين يعبرون من خلالها سواء كانوا من

---

(١) محمد عواد حسين، "البحرية المصرية في عهد البطالمة" (مقالة في كتاب تاريخ البحرية المصرية، وضع فصوله نخبة من الأساتذة المتخصصين بجامعة الإسكندرية بالتعاون مع القوات البحرية بجمهورية مصر العربية)، (١٩٧٣م) ، ص ١٥٦.

(٢) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٦.

(3) htt/www.weekly.ahram.org.eg,, Said,R., "East of Edfu" Al Ahram weekly. 18-24, February (1999), Issue No. 471, p.1.

(4) Meredith, D. "The Roman Remains in The Eastern Desert of Egypt" JEA, 38, (London), (1952). p. 94. وسوف نشير إلى هذا المرجع برقم (١)

(5) Strabo, 17.1.45

(6) Ibid.

المســـافرين أو من القوافل تجارية علي الاتجاه الصحيح للطريق، ومن ثم، فلو أن هذه الأبراج كانت منتشرة في العصر البطلمي لما كانت هناك حاجة إلى الاهتداء بالنجوم لمعرفة المسار الصحيح للطريق.

ويجدر بنا قبل أن نبدأ في الحديث عن الطرق البرية بين النيل والبحر الأحمر أن نلقي أولاً: الضوء علي المحطات والأبراج الواقعة عليها، لنتعرف علي سماتها وأشكالها والعلة من وجودها.

أ) **المحطات**:

لقــد انشأ البطالمة والرومان العديد من المحطات علي طول الطرق الصحراوية التي تعبر الصحراء الشرقية لتصل النيل بالبحر الأحمر؛ وذلك لخدمة ، وحماية، وأيضا مراقبة أولئك الذين يعبرون من خلال تلك الطــرق. والمحطـــة غالباً ما تكون عبارة عن "**مبني قائم الزوايا وذو حوائط مبنية من الحجارة وبه أبراج دفاعية في كل الزوايا تقريباً، وكذلك علي جانبي البوابة الرئيسية، وبه عدد من الحجرات الصغيرة للحراس والمســـافرين، وفـــي منتصفه يوجد بئر، ومكان مفتوح للماشية مزودة بخزانات للمياه مصنوعة غالباً من قوالب الطوب الأحمر المحروق لتخزين وحفظ المياه**" (٧).

ولقــد أقـــام الـــرومان العديـــد من تلك المحطات المائية (WateringStations) أو "الهيدرويوماتا" (Hydreumata)، وكذلـــك العديد من المحلات المخصصة لنزول القوافل علي مسافات مناسبة، ولقد كانت الصــــحراء مزودة بمصدر للمياه العذبة عن طريق آبار المياه الجوفية الموجودة علي مسافات غير بعيدة من سطح الأرض(٨).

ولقــد كان هناك اختلافاً بين المحطات، يتوقف هذا الاختلاف علي طبيعة الأرض التي أقيمت عليها المحطة وكذلك مدي خدمتها لحركة المرور(٩) فقد كانت تلك المحطات تقوم بالعديد من المهام ومنها:-

١- **المهام الإدارية**: حيث أن العديد من تلك المحطات كان عبارة عن نقاط تفتيش وتحصيل للضرائب المفروضـــة علي القوافل التجارية ووسائل النقل(١٠) فضلاً عن مراقبة التجار المسافرين وحمولاتهم التي تعبر من خلال الصحراء ؛وذلك كما قلنا، لضمان تحصيل المكوس الجمركية المقررة(١١) كما أن تلـــك المحطـــات كانـــت نقاط توصيل وتوقف وإمداد للقوافل التجارية التي تمر بها سواء كانت تلك القوافل تجارية أو عسكرية(١٢) كما أنها أيضا تراقب تنفيذ الأوامر والقوانين المالية(١٣).

٢- **المهام الأمنية**: والتي تنقسم بدورها إلى شقين:

الشـــق الأول: حمايـــة الطرق والقوافل التجارية. ويدل علي ذلك موقع المحطة أو المكان الذي بنيت فـــيه، حيث أن الغالبية العظمي من تلك المحطات يقع في قاع الوادي أو بالقرب من مناطق مرتفعة، ولكن القليل منها كان يقام بجوار الارتفاعات العالية والتي تزيد من قدرتها الدفاعية بشكل كبير وذلك

---

(7) Murray, The Roman Roads and Stations in The Eastern Desert of Egypt, p.140.

(٨) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٦

(9) Meredith, Loc. Cit.

(10) www.weekly.Ahram-Org.eg, Loc. Cit.

(11) Zitterkopf,R. & Sidebotham,S., "Stations and Towers on the Quseir-Nile Road" JEA, 75, London. (1989), p. 166.

(12) Ibid.

(13) Ibid.

إن دل فإنمــا يــدل علي أن تلك المحطات لم تبن في الأصل لتقاوم الحصار لفترة طويلة، أو تساعد علي صد اعتداءات أي قوي أخرى[١٤] ولكن يبدو أن الرومان أنشأوا ما أدركوا أنه مطلوب لمكافحة المجموعــات الصــغيرة من قاطعي الطريق، من البدو أو المغيرين الذين ينهبون القوافل التجارية و حمولات التجار سواء الذين يمرون بتلك المحطات أو الذين يمدون المعسكرات والعاملين في المناجم والمحاجــر بما يحتاجونه من مؤن[١٥] وما يؤكد ذلك قول "ميريدث" بوجود خمسة نقوش هي عبارة عــن رســائل من جندي إلى أخيه تتحدث عن الاحتياجات اليومية من الزيت والخبز والخضراوات. الــخ، والتــي يحــتاجها الناس الذين يعيشون في منطقة الفواخير (El- Fawakher) التي تقع علي الطــريق مــن قفط إلى ليوكوس ليمن، ويبدو أن جيشاً كان يقيم في تلك المنطقة لفترة من الزمن[١٦] وربما يدل ذلك علي أن الفواخير كان بها حامية عسكرية لحماية الطرق[١٧] فقد كان من أهم واجبات الحاميات العسكرية مراقبة الطرق والإشراف علي القوافل التجارية التي تعبر الصحراء الشرقية إلى قفط، وكذلك السفن التجارية القادمة عبر النيل إلى قفط(*)[١٨]وكان أهم تلك الحاميات الحامية الموجودة فــي لاتوبولــيس (Latopolis(*)) (أسنا الحالية): والتي كانت ترسل الجنود للعمل في حراسة الطرق الصحراوية الممتدة بين النيل والبحر الأحمر[١٩].

فضــلاً عــن وجــود بعض الفرق العسكرية التي تقوم بحراسة المحاجر وآبار المياه في الصحراء الشرقية، وكذلك تلك الموجودة علي الطرق المستخدمة[٢٠].

أمــا الشــق الثانــي: فهــو تعزيز الحكم الروماني (أو تعزيز وجود الاحتلال الروماني) فقد كانت الحاميات العسكرية تقيم محطة حيثما كان السكان يسببون القلاقل والاضطرابات، أو في الأماكن التي كــان يوجــد بها تجارة أساسية أو ممتلكات اقتصادية وذلك بغرض حمايتها [٢١] . ولقد كانت مصر العليا (Ano Aigyptos) إحدى المواقع التي أثارت القلق في ظل الاحتلال الروماني، بالإضافة إلى أن تلك المنطقة كانت تؤدي دوراً ووظيفة اقتصادية هامة. لذلك فقد كان من الضروري، بل ولابد من تواجــد عســكري مرئــي ومؤكــد[٢٢] ؛ولذلــك فقــد وضــع الــرومان فــيلقاً

---

(14) Ibid, p.168.
(15) Ibid.
(16) Meredith, "The Romains in The Eastern Desert of Egypt" JEA, 39, London, (1953), p.97. وسوف نشير إلى هذا المرجع برقم (٢)
(17) Ibid

(*)حيــث كــان هناك العديد من المخاطر التي يتعرض لها المسافرون فإذا ما تحرك فرد بعيد عن المراكز السكانية فإنه يصبح عرضة لمخاطــر الســرقة والاعتداء، ولقد واجهت هذه المشاكل كل من المسافرين وسكان البلد علي السواء. Bagnal, R.S. Army and Police in Roman Upper Egypt, JARCE,vol.,4,(1977),p. 67.

(18) Alston, R. , Soldier and Society in Roman Egypt London, (1995), pp. 155.

(*)هناك مدينة أخرى تسمي ليتوبوليس (Letoplis) هي إحدى عواصم مديريات الدلتا وكانت تسمي في العصر الفرعوني "سوخميت" (Sokhmit) والاسم الحديث لها هو "أوسيم" راجع/ إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٢، ص ٣٨٣.

(19) Bagnall, R.S., "The Roman Garison of Latopolis, BASP, 12, No, 4, (1975) pp. 138-9.
(20) Milne, A History of Egypt under Roman Rule, London, (1898).p.177
(21) Zitterkopf & Sidebotham., Loc. Cit.
(22) Speide, Roman Army Studies, vol, 1 (1984), p. 321.

في طيبة(*) وثلاثة كتائب في أسوان (Syene) [23](*) فضلاً عن أن تلك المنطقة كانت مركزاً رئيسياً للعديد من الثورات القومية من زمن الاحتلال البطلمي[24].

(ب) الأبراج:

بالإضـــافة إلى المحطات التي امتدت علي طول الطرق الصحراوية التي تصل النيل بالبحر الأحمر، فقــد أقام الرومان العديد من الأبراج علي طول تلك الطرق(أنظر ملحق رقم ٤ ، ٥، ٦ ، ٧) ومن الملاحظ أن تلــك الأبـــراج تقع في أماكن مختلفة فالبعض منها يقع فوق قمة الجبل، والبعض الآخر يقع علي جوانبه، وبعضها أسفل التلال أو علي حوافه، أو تتوسطه، أو مجاورة لقاع الوادي، والعديد منها يقع مباشرة في قاع الوادي[25].كما يلاحظ أيضا أن تلك الأبراج تختلف في المقاس و الشكل والصنعة[26] فقد ثبت بالدليل الأثرى أن الأبـــراج علـــي طريق قفط – ليوكوس ليمن كانت مربعة الشكل في حين أن بعض الأبراج علي الطرق الأخـــرى جـــاءت دائـــرية الشـــكل والقليل من الأبراج علي طول طريق أبو شعر (Abu Shaer = ميوس هورمـــوس)، مونس كلاوديانوس (Mons Claudianus) وكينوبوليس (Kaenopolis= قنا Qena) تقترب مـــن أبراج طريق قفط ليوكوس من حيث أنها أبراج مربعة الشكل وكذلك من حيث المقاس والجودة[27] وإن دل هذا الاختلاف سواء في موقع إقامة البرج أو في شكله أو في مقاسه، فإنما يدل علي اختلاف الغرض من إقامة هذا البرج فضلاً عن أن هذا الاختلاف قد يعكس اختلافاً في عصر البناء والوظيفة[28] لذلك يبدو أن تلك الأبراج كانت تنقسم إلى ثلاثة أنواع:

١- أبراج الإشارة.

٢- أبراج المراقبة.

٣- أبراج التفتيش[29].

(*) كانت طيبة أيضا نهاية للعديد من الطرق الصحراوية الرئيسية من الصحراء الشرقية، حيث العديد من المناجم والمحاجر كانت تعمل خلال العصر الروماني بالذات، وكذلك العديد من السلع القادمة من موانئ البحر الأحمر وكان كل ذلك يحتاج إلى حماية ضرورية.
~Bagnal. Army and police, p.68

(23) Speide, Roman Army Studies, p.317.

(*) لقــد كان في مصر في العصر الروماني ثلاثة فيالق وتسعة كتائب وثلاث وحدات (alae) وثلاثة من وحدات الفرسان، أما الفيالق الثلاثة، فقد كان الأول في طيبة والثاني في الإسكندرية أما الثالث فقد كان في بابليون وكان فيلق بابليون يسيطر علي القادمين من الإســكندرية ومصـــر العليا وآسيا،عن طريق بيلوزيوم والذين كان لابد لهم من المرور خلاله بالإضافة إلى أن الموقع كان مناسباً للسيطرة علي السكان وإخضاعهم للتفتيش. Ibid, pp.317, 321 ~

وكذلك راجع/ هـ ايدريس بل، المرجع السابق، ص ص ٧٠-٨٤.

(٢٤) عـن ثـورات المصرين ضد البطالمة، راجع/ محمود إبراهيم السعدني، المرجع السابق ، ص ٧٤-١١٠. وكذلك راجع/ هيثم محمـد عـبد العلـيم عـرفة، ثـورات المصريين ضد البطالمة من ٣٢٣ إلى ٣٠ ق.م، دراسة تحليلية في ضوء أوراق البردي والنقوش، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة حلوان، ٢٠٠٣م.

وأيضا راجع/ محمد عواد حسين، حركات المقاومة الوطنية في مصر البطلمية، القاهرة، (١٩٤٩م)

(25) Zitterkopf & Sidebotham., p. 181.
(26) Ibid, p. 182.
(27) Ibid.
(28) Ibid, p. 189
(29) Ibid, pp. 182, 184.

١- أبراج الإشارة:

يــري البعض أن الأبراج المربعة الشكل كانت تستخدم كإشارات علي الطريق، فضلاً عن وجود بعض المعالم التي كانت تستخدم لنفس الغرض(٣٠).

وكانــت الأبراج التي تستخدم بغرض الإشارة لابد أن تكون ظاهرة للعيان(٣١) لذلك فقد وضعت تلك أبــراج في أماكن مرتفعة بحيث يمكن رؤيتها من بعيد (٣٢) كذلك كان هناك خط مستمر من العلامات سابقة الذكر بين كل برجين متعاقبين(٣٣).

وقديمــاً كــان السفر عادة ما يكون باستخدام أدلاء من ذوي الخبرة بتلك الطرق لتحاشي الحاجة إلى علامــات الطــريق(٣٤) أو كمــا ذكر "سترابون" كما قلنا سابقاً "بأن تجار القوافل كانوا يسيرون ليلاً مهتدين بالنجوم(٣٥) وذلك لأن العديد من الطرق (إن لم يكن جميعها) لم يكن بها علامات ترشد المسافرين إلى الطريق الصــحيح ولقد كانت قفط– ليوكوس ليمن علي سبيل المثال تجتاز من زمن بعيد ولكن لم توضع لها علامات إلا في العصر الروماني، كما أن هناك طرقاً معينة كانت غير واضحة واصبح ارتيادها أكثر سهولة بواسطة الإشارات التي وضعت علي مسافات قريبة وبشكل متكرر(٣٦).

٢- أبراج المراقبة:

هناك العديد من الأبراج التي شيدت بغرض مراقبة رواد الطريق، لذلك فقد شيدت هذه الأبراج فوق قمــم الجــبال حتى يتسنى لحارس البرج رؤية الطريق بشكل واضح، وذلك بغرض تأمين الطريق، حيث أن الســفن التــي تسافر من وإلي الشرق عبر البحر الأحمر وهي محملة بمختلف البضائع تحتاج إلى تأمين تلك البضــائع أثــناء نقلها عن طريق البر، وكذلك بعض المناجم وخاصة مناجم الذهب، فضلاً عن عمليات النقل التــي تتم بين الأقاليم المختلفة تحتاج إلى إمدادها بالحماية اللازمة عن طريق الحراس المقيمين في المحطات علي امتداد الطرق الصحراوية(٣٧).

وكــان الجنود يرسلون من الحاميات العسكرية الموجودة في المحطات المائية ويتم توزيعهم بالتناوب ليراقــبوا الطريق من خلال تلك الأبراج، وكانت المراقبة تتم بالتنسيق مع باقي الأبراج المنتشرة علي طول الطريق، وذلك بتبادل الإشارات أثناء مرور أي من القوافل(٣٨) ولقد كان هؤلاء الجنود أما انهم يؤدون خدمة إلزامية أو أنها كانت قوات من الجيش النظامي، أو قوات تخدم في مهمة مناوبة حراسة الأبراج(٣٩) ويبدو أن غالبية الأبراج كانت مأهولة بشكل مستمر، ولكن علي الرغم من وجود ما يدل علي طول فترة الإقامة فإن ما تم العثور عليه غير كاف، وربما يرجع ذلك إلى أن بعض الحاميات العسكرية ربما استخدمت فيما بعد أوعية

---

(30) Ibid, p. 184.
(31) Ibid.
(32) Ibid, p. 182.
(33) Ibid, p. 184
(34) Ibid, p. 183
(35) Strabo, 17.1.145.
(36) Zitterkopf. and Sidebotham, Loc. Cit.
(37) Ibid, p. 184.
(38) Bagnall, R.S., "Upper and Lower Guard Posts" CdE, 57, Bruxelles, (1982), p. 126.
(39) Zitterkopf and Sidebotham, Op. Cit. p. 183.

أكـثر مرونة مثل: جلد الحيوانات، والجلد المدبوغ، أو صناديق من سعف النخيل والسلال التي لا يترك منها إلا القليل أو لا يترك منها شئ علي الإطلاق(٤٠).

وكانـت غالبـية الأبراج مكشوفة أو كان بها تجويف موجود في قمة بعض الأبراج استخدم كواقي وحامـي من الرياح، ومن المحتمل أنه كان يكفي لشخص واحد فقط، بينما يبقي الآخرين اسفل البرج ويحل الواحـد مـنهم محل الآخر في فترات منتظمة ويفترض، هذا الوضع وجود حامية إضافية قد تكون مجاورة للبرج(٤١).

وكـان علـي المقيميـن في البرج أن يكونوا متواجدين بشكل دائم فيه عندما يحين الوقت المناسب لإرسـال أو اسـتقبال إشـارة بمعرفة عامل الإشارة أثناء مرور إحدى القوافل(٤٢) ولقد كانت الإشارة ترسل للهيدريوما المجاورة لتعلمها باقتراب وصول القوافل التجارية أو غزو البدو الطامعين في الغنائم، وذلك لكي يكونوا مستعدين، إما لاستقبال القوافل التجارية أو الدفاع عنها(٤٣).

إن العديـد مـن أبراج المراقبة كانت تقع علي ارتفاعات عالية، وذلك لكي يتسنى للحارس الموجود علي التل أن يري بشكل واضح، وذلك علي عكس الحارس الموجود علي السطح الذي لا يمكنه الرؤية بشكل واضـح، ولأن قطـاع الطريق والبدو الغزاة يمكن رؤيتهم من أعلي قبل رؤيتهم من أسفل لذلك كان يتوجب علي الحارس الموجود علي التل أن يستلم الإشارات في الوقت المناسب(٤٤).

ولكن كيف كانت تتم عملية تبادل الإشارات، وما هي الوسيلة التي كانت تستخدم آنذاك؟

يبدو أن عمال الإشارة كانوا يستخدمون النار في إحداث الإشارات اللازمة، ولكن استخدام النار كان يتطلـب مواد شديدة الاشتعال. وكذلك وجود صعوبة في إمداد الأبراج التي تقع علي مسافات بعيدة بالوقود، فضـلاً عـن أن الغـرفة التي توجد في قمة البرج قد لا تفي بالغرض، علاوة علي ذلك، لا يوجد دليل علي وجود رماد أو دليل علي الاحتراق (كما أثبتت ذلك عمليات التنقيب التي تمت في أماكن تلك الأبراج). ولكن علـي أية حال فإن وجود المئات من الفجوات في جدران الأبراج قد ينهض دليلاً علي استخدام تلك الفجوات كأماكن لوضع المشاعل التي يمكن رؤيتها ليلاً(٤٥).

وربمـا كان عمال الإشارة يستخدمون نوراً كاشفاً، مع ذلك فإن الرياح القوية المستمرة في الإقليم قد تبدو دليلاً مناهضاً لذلك(٤٦).

وربمـا استخدم أيضا عمال الإشارة الأعلام الملونة اللامعة، ولكن تلك الأعلام ربما استخدمت أثناء النهار حيث تكون الرؤية سهلة لمسافة ٥كم(٤٧).

كما أنه من الممكن أن يكون عمال الإشارة قد استخدموا الزجاج العاكس (المرايا) أو أسطح مصقولة أخـرى تعكـس ضوء الشمس. ولابد أن تكون الأدوات المستخدمة في الإشارات قابلة للحمل أو النقل وذات

(40) Ibid .
(41) Ibid.
(42) Ibid.
(43) Bagnall, Upper and Lower Guard Posts, p.126.
(44) Ibid.
(45) Zitterkopf & Sidebotham., Op. Cit, p. 186
(46) Ibid.
(47) Ibid.

أحجــام صــغيرة، مــثل الــرايات والمرايا، التي تكون سهلة الحمل ولم تترك أي اثر اليوم. ولكن المرايا المستخدمة في إحداث الإشارات وكذلك الرايات، بالطبع سوف تكون حائلاً دون الاتصال ليلاً(٤٨). لذلك يبدو أن استخدام المشاعل في إحداث الإشارات كان يستخدم أثناء الليل، أما المرايا والرايات الملونة اللامعة فكانت تســتخدم أثــناء النهار. كما أن عامل الإشارة كان يتلقي الإشارة من البرج اللاحق له ليرسلها للبرج السابق علــيه، وبذلك نري أنه كان هناك نظام دقيق للغاية في مراقبة وتأمين الطرق الصحراوية وروادها سواء من التجار أو المسافرين.

(٣) أبراج التفتيش:

أما بالنسبة لأبراج التفتيش، فيبدو أن الأبراج التي كانت تقع في قاع الوادي كانت تستخدم في كنقاط تفتيش حدودية(٤٩).

(48) Ibid, pp. 186, 187.
(49) Ibid, p. 184.

الطـــرق البرية

أولاً: الطرق الرئيسية:

لقـد كانت تجارة الشرق القادمة عبر البحر الأحمر تصل إلى الإسكندرية عن طريقين: إما أنها كنت تحمل بالسفن حتى أقصى طرف البحر الأحمر عند هيروؤنوبوليس (Heroonopolis) (تل المسخوطة)، ثم تحملها بعد ذلك السفن النهرية عبر القناة التي حفرها بطلميوس الثاني فيلادلفوس لكي تصل إلى النيل بالبحر الأحمر، ولكن يبدو أن هذا الطريق لم يكن طريقا موفقاً، حيث تشير الدلائل إلى أن تلك القناة لم تعد صالحة للملاحــة قبل نهاية عهد الأسرة البطلمية[٥٠]. أو أن تلك التجارة القادمة من الشرق عبر البحر الأحمر كانت تفــرغ في إحدى موانئ البحر الأحمر الجنوبية، ثم تنقل عن طريق دواب النقل عبر الصحراء الشرقية إلى قفط، ثم تحمل من هناك علي السفن النهرية لكي تنقل عبر النهر إلى الإسكندرية[٥١].

كانت تربط تلك الموانى الواقعة علي البحر الأحمر شبكة من الطرق الرئيسية والفرعية والتي تصلها بالنيل مروراً بتلال البحر الأحمر، وتلك الطرق هي(أنظر ملحق رقم ٨):

١- ميوس هورموس (Myos Hormos) (*)

٢- فيلوتيراس (Philoteras) (*)

٣- ليوكوس ليمن (Leukos Limen) (*)

٤- بيرينيكي (Berenice) (*) [٥٢]

٥- طريق هادريان (Via Hadrian)

وكانت تلك الطرق تصل النيل إما عند أبوللونوبوليس ماجنا (إدفو حالياً) [٥٣] أو عند كينوبوليس (قنا حالــياً) [٥٤] أو عند كيبتوس (قفط) [٥٥] ويذكر بلينيوس (Plinius) (*) أن كيبتوس كانت سوقاً بالقرب من النــيل للتجارة القادمة من الهند وبلاد العرب[٥٦] أما أبوللونوبوليس ماجنا، فقد كانت تأتى إليها حركة المرور

---

(50) Bevan, Op. Cit., pp. 154-5
(51) Ibid, p.155

(*) أبــو شــعر القبلــي (Abu Shaar Qibli) ١٨ كم شمال الغردقة الحديثة، موقعها الآن هو موقع الجونة، "منتجع الجونة" (Al Gouna Resort).

(*) ١٦ كم جنوب سفاجا الحديثة.

(*) القصير الحديثة.

(*) مدينة الهراس .

(52) www.weekly.ahram.org.eg,Op.Cit.,p.2
(53) Meredith, Op. Cit.,(2),p.99
(54) Zitterkopf and Sideotham., Op.Cit, p.162
- Cf, Alston, Op. Cit., p.144.
(55) Meredith, Loc. Cit.
- Cf, Alston, Op. Cit., p.144.

(*) بليني الكبير واسمه بالكامل جايوس بلينيوس سيكوندوس (Gaius Plinius Secundus) من (٢٣- ٧٩ ميلادية) كتب تاريخية الطبيعي أو لــ (Natural History) في سبع وثلاثين كتاباً.

- -(Meijer and Nijf, Op. Cit., index. P.195)
(56) Pliny, N.H., X1, 60

السبرية في العصر البطلمي من بيرينيكي، ولكن في العصر الروماني تضائلت أهميتها بعد أن أصبحت كيبتوس أو" قفط" مركزاً تجارياً بارزاً(٥٧).

ولقد نقلت تلك الطرق- فضلاً عن نقلها لتجارة الشرق- منتجات المحاجر والمناجم المنتشرة في الصحراء الشرقية(٥٨) حيث كانت تلك الصحراء تمتاز بوجود كم كبير من مناجم الذهب والزمرد (Topaz)، وكذلك محاجر الأحجار المختلفة مثل أحجار الجرانيت والبريشيا (Breccia) (٥٩).

(أ) طريق قفط (Coptos)- بيرينيكي (Berenice)

لقد أنشأت بيرينيكي في القرن الثالث ق.م (*) من أجل خدمة تجارة الأفيال الإفريقية(*) القادمة من أثيوبيا (Ethiopia) لصالح البطالمة في الإسكندرية، ولقد كانت تجارة الأفيال تجارة هامة، ويظهر ذلك من خلال نقش عبارة عن خطاب مؤرخ بالعام ٢٢٤ ق.م كتبه مصري يعيش في بيرينيكي إلى أناس يعيشون في محطة تقع إلى الجنوب من بيرينيكي يخبرهم **"بأن رحلة قد أنفذت إلى الجنوب لإحضار أفيال جديدة، ويطمئنهم بأن هذه الأفيال سوف تصل قريباً إلى بيرينيكي وهي في طريقها إليهم مع إمدادات الحبوب"**(٦٠)

بالإضافة إلى تجارة الأفيال(*) فقد خدمت طريق بيرينيكي تجارة الشرق القادمة من الهند وبلاد العرب فضلاً عن خدمتها لمحاجر ومناجم الصحراء الشرقية، التي كانت تعمل لصالح الملك البطلمي(٦١)، ولقد ظلت

---

(57) Zitterkopf. And Sidebotham., Op. Cit., p. 156.
(58) Ibid., p.155.
(59) Murray, Op. Cit., p. 139

(*) لقد اختلف المؤرخون حول إنشاء بيرينيكي، وهل أنشئت في عهد بطلميوس الثاني فيلادلفوس (٢٨٦- ٢٤٧ ق.م) أم أنها أنشئت في عهد بطلميوس الثالث يورجيتيس الأول (٢٤٦ – ٢٢١ ق.م)، إن الغالبية العظمى من المؤرخين يرجعون تأسيسها إلى عهد بطلميوس الثاني فيلادلفوس ومنهم:-

(-Strabo, XVI, 1.5)سترابون

(-Pliny, VI, 23, 103).وبليني

وكذلك كلير بريو (Claire Preaux) حيث ترجع تاريخ أنشأها إلى ٢٨٥ -٢٨٣ق.م

- Op. Cit ,p. 360, note, 5.
- Bevan, Op. Cit., p.165
- Tarn, W.W. The Hellenistic Civilization, p. 246.

فإن صح الرأي القائل بأن مؤسسها هو بطلميوس الثاني، وهو الرأي الراجح فإن "بيرينيكي" سميت بهذا الاسم نسبة إلى بيرينيكي زوجة بطلميوس الأول سوتير ووالدة بطلميوس الثاني، وإلا فإنها تنسب إلى الملكة البطلمية الشهيرة بيرينيكي أخت الملك بطلميوس الثالث وزوجته في نفس الوقت والتي ألهت معه في حياتهما باسم الإلهين الخيرين. راجع / محمد عواد حسين ،المرجع السابق، ص ١٥٥، حاشية رقم (٨).

وأيضاً: مصطفي العبادي، مصر من الاسكندر الأكبر حتى الفتح العربي، مكتبة الأنجلو المصرية (١٩٧٥)، ص ص ٦٩-٧٠.

(*) عن تجارة الأفيال في مصر العصر اليوناني – الروماني.

- Scullarad, H .H., "The Elephant in the Greek and Roman World" Ithaca, Cornell university press, (1974).

(60) (www.Archbase.com), Langenbucher, J., "Long Distance Trade at Berenike"

(*) كانت الأفيال تستخدم في العصر الهيلينستي بوجه عام في الحروب البرية، كما استخدمها البطالمة بوجه خاص في معركة رفح (٢١٧ ق.م) حيث استخدم بطلميوس الرابع حوالي ٧٣ فيلاً أفريقياً في هذه المعركة راجع:

(www.archbase.com)

- Tarn ,W .W., Hellenistic Military and Naval Development, Cambridge (1930), p. 23.

(61) Bevan, Op. Cit., p.155.

بيرينيكي لأربعة أو خمسة قرون الميناء الرئيسي لدخول التجارة بين الشرق ومصر [٦٢] ولقد ذكر طريق بيرينيكي في العديد من المصادر الأدبية منها ما جاء عند "سترابون" **"بأن هناك طريق يمتد إلى البحر الأحمر بالقرب من بيرينيكي، وليس بها مرفأ ولكن بها مرسي صالح للملاحة لحسن موقع الطريق. ويقال أن فيلادلفوس كان أول من فتح بجيشه هذا الطريق الذي لا ماء فيه، وأول من انشأ المحطات فيه كما لو كانت قد أنشئت خصيصاً للقوافل التجارية"**[٦٣].

كما جاء ذكرها أيضا عند "بليني"، حيث ذكر **"أنها تمتد عبر الصحراء الشرقية من قفط إلى بيرينيكي وأن هذا الطريق كان حلقة وصل هامة في الطريق التجاري بين الإمبراطورية الرومانية والهند"**[٦٤].

وربما كان يستخدم طريق بيرينيكي في العصور القديمة ولكنه هجر لسبب ما. وعندما جاء فيلادلفوس أعاد استخدام هذا الطريق من جديد ويؤيد هذا الرأي قول "ميريديث" "بأنه من المحتمل أن بطلميوس الثاني قام بإعادة تأهيل وتحصين الطريق القديم أي طريق بيرينيكي[٦٥] وإن كان هذا الطريق لم يكن مستخدماً بشكل كبير لتجارة القوافل خلال العصر الروماني[٦٦] وكانت المسافة من بيرينيكي إلى النيل براً تبلغ مائتان وستون كيلو متراً[٦٧] وتبعد عن كينوبوليس (قنا) مسيرة أحد عشر يوماً، ولكنها لم تكن موقعاً مثالياً؛ بسبب بعدها عن النيل، وكذلك بسبب مياهها الضحلة في المدخل وكذلك الرياح الشديدة[٦٨].

المحطات الواقعة علي طريق قفط – بيرينيكي

هناك العديد من المحطات التي تقع علي هذا الطريق- من قفط- إلى بيرينيكي- منها ما تم اكتشاف مكانه علي الأرض عن طريق البعثات الأثرية التي عملت في تلك المناطق[*] ومنها ما ورد عن الكتاب القدامى[*] .

ولقد ورد عن بليني أسماء ثمان محطات تقع علي هذا الطريق[*] فضلاً عن المحطات التي وردت في مخطوط أنطونين (Antonine Itinerary) [*] وكذلك من خلال خريطة بيوتنيجر[*] (The Peutinger Map).

(62) www.weekley.ahram.org.eg, Op. Cit., p.6.
(63) Strabo, 17. 1.45.
(64) Pliny, N.H.V1. 102-3.
(65) Meredith, Op. Cit., (2) p.98.
(66) Bagnal, Army and Police., p. 69
(67) Zitterkopf and Sidebotham., Op. Cit, p.56.
(68) Charleswarth , Trade Route and Commerce of Roman Empire, Hildeshaim, (1961), p.21

(*) من المحطات التي تم اكتشافها علي الأرض من خلال البعثات الأثرية:

المفارق (El Mefarik) – أبو قرية (Abu Kariah) – قرية أم عشرة (Kariat Omm Ushrah)

أبو هيجيليج (Abu Hegilig) – أبو غالكة (Abu Ghalkah) – سيكيت (Siket)

- Murray, Op. Cit. pp. 143, 144.

(*) بلينيوس، مخطوط أنطونين، خريطة بيوتنجر.

(*)المحطات التي وردت عند بليني هي، كيبتوس (Coptos) "الهيدريوما الأولى" فوينيكون (Phoenicon)، "الهيدريوما الثانية" كومباس (Combasi)، أبوللونيس (Apollinis)، نوفام هيدريوما (Novum Hydreuma)= محطة خاشير (Khashir)، فيتوس=

محطة المفارق (El-Mefarik(*)): وهي أول المحطات علي الطريق بعد محطة قفط والتي أعطانا إياها الجغرافيون القدامى كنهاية لطريق قفط – بيرينيكي علي النيل(*)[٦٩] وهي محطة تم اكتشافها من قبل البعثات الأثرية ولم يذكرها أي من الكتاب القدامى، وتبعد عن قفط حوالي ١٤ ميلاً رومانياً[٧٠].

محطة فوينيكون (Phoenicon(*)): وفوينيكون هو الاسم الذي ورد في مخطوط أنطونين[٧١] ولكن بليني لم يذكر هذه المحطة ولكنه ذكر هيدريوما تقع بالقرب منها، سماها الهيدريوما الأولى (Hydreuma I) وذكر أن المسافة بين هذه الهيدريوما وبين قفط حوالي ٣٢ ميلاً رومانياً[٧٢] في حين أن محطة فوينيكون تبعد عن قفط حوالي ٢٤ ميلاً رومانياً [٧٣] ويبدو أن بليني قد اخطأ في تقديره للمسافة إلى الهيدريوما والتي بالتأكيد كانت محطة فوينيكون[٧٤] كما أن المسافة التي جاءت في خريطة بيوتنجر أقل بكثير من المسافة الحقيقية فقد جاءت المسافة في هذه الخريطة ١٢ ميلاً رومانياً، وهذا بالتأكيد خطأ في تقدير المسافة[٧٥]. والاسم الحديث لهذه المحطة هو لقيطة (Lakéta) وتبعد هذه المحطة عن محطة المفارق السابقة لها بحوالي ١٠ ميل روماني[٧٦].

محطة ديديمي (Didyme): وتلي مجطة "فوينيكون" أو محطة "لقيطة" واسم ديديمي هو الاسم الذي وردن في مخطوط أنطونين [٧٧] وذكر في خريطة بيوتنجر باسم ديديموس (Didymos) [٧٨] ولكنها لم تذكر

=هيدريوما (Cenon Hydreuma)=(Vetus hydreuma)، ثم يعطينا محطة لم يذكر اسمها ،لابد أنها هي محطة أفروديت (Aphrodite)، ثم محطة بيرينيكي (Berenice) .Pliny, N.H.VI, 23. 102-103;Ball, J., Op. Cit., p. 83-

(*) يحتوي مخطوط أنطونين علي معظم الطرق الرومانية، ويؤرخ هذا المخطوط بعهد دقلديانوس (Diocletian) (٢٨٥ –٣٠٣) كذلك يحتوي علي أسماء المحطات التي تقع علي امتدد الطرق والمسافات بينها بالميل الروماني، وكل المعلومات الواردة في هذا الفصل من مخطوط أنطونين هي نقلاً عن كتاب "جون بال" (Jon Ball) " - Egypt in Classical Geographers- وليس عن مخطوط أنطونين الأصلي.

(*) سميت هذه الخريطة بهذا الاسم نسبة إلى باحث يدعي" كونراد بيوتنجر" (Conrad Peutinger) يعود إلى القرن السادس عشر الميلادي وكان يمتلك هذه الخريطة، والخريطة بلا شك منسوخة من خريطة قديمة تعود إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي وتوضح هذه الخريطة الطرق الرومانية والمحطات التي تقع عليها تلك الطرق والمسافات بينها، وهي محفوظة في مكتبة فيينا (Vienna).

(*) يبدو أنها سميت مفارق لأنها تقع بالقرب من مفترق طرق، وبالفعل فإن هذه المحطة تقع في النقطة التي يتفرع منها الطريق إلى فرعين، فرع يتجه إلى بيرينيكي وفرع يتجه إلى ليوكوس ليمن. (راجع ملحق رقم ٣)

(*) جاءت قفط كأول محطة علي النيل، كبداية الطريق عند كل من بليني، مخطوط أنطونين، خريطة بيوتنجر.

(69) Meredith, Op. Cit., (2), p.99.
(70) Murray, Op. Cit., p. 144.

(*) المسافات الواردة في هذا الفصل سواء بين المحطات وقفط أو بينها وبين بعضها نقلاً عن Murray المرجع السابق، الجدول الموجود ص ١٤٤، لأنه الأقرب إلى الصواب حسب ما جاء في الخرائط الحديثة الصادرة عن هيئة المساحة المصرية.

(71) Ball, J., Op. Cit, p.146.
(72) Pliny. N.H. 23, 102.
(73) Murray, Loc. Cit.
(74) Ibid.
(75) Ball, Op. Cit., p. 158.
(76) Murray, Loc. Cit.
(77) Ball, Op.Cit.,p.146.
(78) Ibid., p.158.

عـــند بلينـــي ، والاسم الحديث لهذه المحطة هو "خشم المنيه" (Khashm el-Menih) [٧٩] و"ديديمي" تعني "المحطة التوأم" [٨٠] وتبعد ديديمي عن قفط حوالي ٤٩ ميلاً رومانياً، في حين أنها تبعد عن "فوينيكون" السابقة لها بحوالي ٢٥ ميلاً رومانياً[٨١].

محطة أفروديت (Aphrodite): وتأتي بعد محطة "ديديمي" أو "خشم المينه" وأفروديت هو الاسم الذي ورد في مخطوط أنطونين[٨٢] وذكرت في خريطة بيوتنجر باسم أفروديتيس (Aphrodites) [٨٣] ولكن بليني أعطانا محطة لم يذكر اسمها لابد أنها محطة "أفروديت"[٨٤] وتقع هذه المحطة بين هيدريومته الأولى والثانية والتـــي قـــال أنها تبعد عن المحطة الأولى (وهي بالنسبة له الهيدروما الأولى) وهي" اللقيطة"(Ellaqeita) مســيرة يــوم واحـــد[٨٥] وتبعد محطة أفروديت عن قفط حوالي ٧١ ميلاً رومانياً، في حين أنها تبعد محطة ديديمي حوالي ٢٢ ميلاً رومانياً[٨٦] وذكر "ميريديث" أن هذه المحطة ذكرت لأول مرة في مخطوط أنطونين ولم تذكر في المصادر الكلاسيكية من قبل[٨٧] والاسم الحديث لهذه المحطة هو "المنيه" (Menih)[٨٨].

محطة كومباسي (Combasi): وتلي هذه المحطة محطة "أفروديت" أو "منيه" ولقد وردت في مخطوط أنطونين بهذا الاسم[٨٩] وذكرت في خريطة بيوتنجر باسم كونباسن (Conpasin) [٩٠] وذكرت عند بليني باسم الهيدريوما الثانية (Hydreuma II)[٩١] والاسم الحديث لها هو "دغباج" (Daghbag) وبتعد عن قفط حوالي ٩٢ ميلاً رومانياً، في حين أنها تبعد عن محطة أفروديت بحوالي ٢١ ميلاً رومانيا[٩٢]

محطة أبو قرية (Abu Kariah[*]): وتأتي بعد محطة "كومباس" أو "دغباج" ولم تذكر من قبل أي من الكـــتاب القدامـــى، ولكنها اكتشفت علي الأرض من قبل البعثات الأثرية، وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي ١٠٩ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن المحطة السابقة لها وهي محطة "دغباج" ١٧ ميلاً رومانياً[٩٣].

محطة جوفيز (Jovis): (راجع ملحق رقم ٩) وهو الاسم الذي ذكر في مخطوط أنطونين[٩٤] ولكنها ذكرت فـــي خـــريطة بيوتـــنجر باســـم "ديـــوس" (Dios) [٩٥] ولـــم تذكر عند بليني، والاسم الحديث لهذه المحطة

---

(79) Murray, Loc. Cit.
(80) Ibid,p.144, not.2.
(81) Ibid,p.144.
(82) Ball, Op. Cit.,p.146.
(83) Ibid, p.158.
(84) Murray, loc. Cit.
(85) Pliny, Loc. Cit. -عن محطة اللقيطة أنظر الرسالة ص ١٢٤.
(86) Murray. Loc. Cit.
(87) Meredith, "Inscriptions From The Berenice Road", CdE, 29, (1954), pp. 286-7 وسوف نشير إلى هذا المرجع برقم (٣)
(88) Murray. Loc. Cit.
(89) Ball, Op. Cit., p.146.
(90) Ibid, p. 158.
(91) Pliny. Loc. Cit.
(92) Murray, Loc. Cit.
(*) لاحظ وجود محطتين تحملان نفس الاسم علي هذا الطريق أحدهما تبعد ١٠٩ (ميلاً) والأخرى تبعد حوالي ٢٤٢ (ميلاً).
(93) Ibid.
(94) Ball, Op. Cit., p. 146
(95) Ibid, p. 158.

هـــو بيزا (Beza) (٩٦) وهي عبارة عن محطة صغيرة، وصهريج للمياه، وبئر وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي ١١٦ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن المحطة السابقة عليها وهي محطة "أبو قرية" ٧ ميلاً رومانياً(٩٧).

محطة أريستونيس (Aristonis): وذكــرت هــذه المحطة في مخطوط أنطونين بهذا الاسم(٩٨) ولكنها ذكرت في خريطة بيوتنجر باسم "اكسيرون" (Xeron) (٩٩) ولم تذكر هذه المحطة عند بليني. والاسم الحديث لهـــذه المحطـــة هو "جرف" (Gerf)، ويطلق عليها "كويات" اسم "فيسالي" (Fessali) وتبعد عن قفط حوالي ١٣٦ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة "جوفيز" حوالي ٢٠ ميلاً رومانياً(١٠٠).

محطة فالاكرون (Phalacron): وهو الاسم الذي ذكرت به في مخطوط أنطونين (١٠١)ولكنها ذكرت في خـــريطة بيوتـــنجر باسم "فيلاكون" (Philacon) (١٠٢)ولكنها لم تذكر عن بليني، وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالـــي (١٥٧) ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة أريستونيس السابقة عليها بحوالي ٢١ ميلاً رومانياً(١٠٣) وعـــند هذه المحطة تتفرع طريق بيرينيكي إلى فرعين: فرع يكمل الطريق إلى بيرينيكي والآخر يتجه نحو الغـــرب حـــتى يصـــل إلـــى أبوللونوبوليس (إدفو) علي النيل (١٠٤) والاسم الحديث لهذه المحطة هو "دويج" (Dweg) (١٠٥).

محطة قرية أم عشرة (Kariat Umm Ushrah): وهذه المحطة من المحطات التي تم اكتشافها علي الأرض مـــن قـــبل البعثات الأثرية، ولم يذكرها أي من الكتاب القدامى، وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي ١٧١ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة فالاكرون السابقة عليها بحوالي ١٤ ميلاً رومانياً(١٠٦).

محطة أبوللونـوس (Apollonos): وتأتـــي هذه المحطة بعد محطة "أم عشرة" وذكرت هذه المحطة في خـــريطة بيوتـــنجر باسم "أبوللونوس" أيضا(١٠٧) وذكرت عند بليني باسم "أبوللو" أو "أبوللونوس"(١٠٨) والاسم الحديـــث لهـــذه المحطـــة هـــو "وادي جمال" (W.Gemal) وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي ١٨٦ ميلاً رومانـــياً، بيـــنما تـــبعد عـــن محطـــة"أم عشرة" بحوالي ١٥ ميلاً رومانياً (١٠٩) ومحطة أبوللونوس محطة مستطيلة(١١٠) ويتفرع منها طريق يتجه شرقاً ثم شمالاً مروراً بمناجم الزمرد في محطة سيكيت (Siket(*)) ثم

---

(96) Murray, Loc. Cit.
(97) Ibid
(98) Ball, Op. Cit., p. 146.
(99) Ibid., 158
(100) Murray, Loc. Cit.
(101) Ball, Op. Cit., p. 146.
(102) Ibid, p. 158
(103) Murray, Loc. Cit
(104) Ibid, Map. P.139.
(105) Ibid. p. 144.
(106) Ibid.
(107) Ball, Op. Cit., p. 158.
(108) Pliny . Loc. Cit.
(109) Murray. Loc. Cit.
(110) Ibid.

(*) يذكـــر "ميريدث" أن هذه المحطة اكتشفت من قبل الأثرى كيللياود (Cailliaud) عام (١٨١٦م) Meredith, Op. Cit, (2)p. -104

جبل "زابارا" (Zabara) أو جبل "سماراجدوس" (Smaragdus) ثم تستمر في الاتجاه شمالاً(١١١) حتى تصل إلـــى مـــناجم الذهب في "سوكاري" (Sukari) ثم تصل إلى محطة تقع في الشمال الغربي منها تسمي محطة "القـــرية" (Kreyah) ثم تتجه إلى الشمال الغربي حتى تلتقي مرة أخرى بطريق بيرينيكي في محطة "جوفير" أو "بيزا"(١١٢).

وفـــي الجنوب (جنوب محطة أبوللونوس) يتجه هذا الطريق إلى الجنوب الشرقي علي امتداد "وادي جمال" في "أم كابو" (Umm Kabu) والتي يحتمل أن محطة عربية (١١٣) كما أن هناك محطة تقع إلى العرب من محطة "أبوللونوس" تسمي جيلي (Geli(*)) وهي من المحطات التي اكتشفت من قبل البعثات الأثرية(١١٤).

محطة أبـو حيجيليج (Abu Hegilig): ولم تذكر هذه المحطة من قبل أي من الكتاب القدامى، ولكنها اكتشـــفت من قبل البعثات الأثرية، وبها خزانان للمياه، وتبعد عن قفط حوالي ٢٠٦ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة أبوللونوس السابقة عليها بحوالي ٢٠ ميلاً رومانياً(١١٥).

محطة كبالسي (Cabalsi): وكبالســـي هـــو الاســـم الذي ورد في مخطوط أنطونين، ولكنها جاءت في خريطة بيوتنجر باسم" كابو" (Cabau) (١١٦) ولم تذكر هذه المحطة عند بليني.

والاسم الحديث لهذه المحطة هو "أبو غصون" (Abu Ghusun)، وتبعد هذه المخطة عن قفط حوالي ٢١٢ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة أبو حيجيليج، بحوالي ٦ ميل روماني(١١٧).

محطة أبـو غالكـه (Abu Ghalka): وتلـــي محطـــة "أبـــو غصون" أو "كبالسي" وهي محطة صغيرة، اكتشـــفت مـــن قـــبل البعثات الأثرية، ولم تذكر من قبل أي من الكتاب القدامى، وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي ٢١٨ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن قفط حوالي ٦ ميل روماني(١١٨).

محطة خاشير (Khashir): يذكر "موراي" أن محطة "نوفوم هيدريوما" (Novum Hydreuma) والتي جاءت عند بليني هي نفسها محطة "خاشير" والتي تم اكتشافها من قبل البعثات الأثرية، وذلك لأنها تقع تقريباً فـــي نفـــس المكان الذي حدده بليني علي أنه محطة "نوفوم هيدريوما". وتبعد محطة خاشير عن قفط حوالي ٢٣١ مـــيلاً رومانـــياً، بيـــنما تـــبعد عـــن المحطة السابقة عليها، وهي محطة "أبو غالكة" حوالي ١٣ ميلاً رومانياً(١١٩) ولم تذكر هذه المحطة في مخطوط أنطونين، ولا في خريطة بيوتنجر.

---

(111) Ibid, p. 103.
(112) Murray, Op. Cit., map, p. 139.
(113) Meredith, Op. Cit., (2), p. 103.

(*) يذكر "موراي" أن "ويلكينسون" (Wilkinson) يسمي هذه المحطة "فيكوس أبولينيس"
-Murray, Op. Cit p. 144 , not, 4. . (Vecus Apolinis)

(114) Ibid., p.144.
(115) Ibid.
(116) Ball, Op. Cit., pp. 158-146
(117) Murray. Loc. Cit.
(118) Ibid.
(119) Murray, Loc. Cit.

محطة كينون (Cenon)(*): واسم هذه المحطة طبقاً لما جاء في مخطوط أنطونين، وكذلك وفقاً لخريطة بيوتـنجر(١٢٠) ولكـن بليني يسمي هذه المحطة "فيتوس هيدريوما" (Vetus Hydreuma) كما يسميها أيضا "هيدريوما تروجلوينكا"(*) (١٢١) والاسم الحديث لهذه المحطة هو "أبو قرية" (Abu Kureyah)(*)(*)(١٢٢).

ومحطـة "أبـو قرية" أو "كينون" هي أقرب المحطات علي الطريق المؤدي إلى بيرينيكي وبها ثلاثة حصون صـغيرة، تقـع علي وديان منعزلة تمتد لمسافة ميل علي الوادي، بحيث يفصل بينها مسافات من الأرض، ويطـل آخـر هذه الحصون علي بئر بجانبه بقايا من الممكن أن تكون بداية لجدول مائي صغير يمتد حتى موضـع المحطـة الرئيسـي(١٢٣) فضلا عن أن هذا الحصن الصغير يضم بين جوانبه نقطة عالية يمكن من خلالهـا رؤية المناطق الأخرى(*)(*) وتعتبر هذه المحطة نقطة التقاء مع طريق هادريان (Via Hadrian) (١٢٤) وتبعد هذه المحطة عن فقط حوالي ٢٤٢ ميلاً رومانياً بينما تبعد عن المحطة السابقة عليها وهي محطة "خاشير" حوالي ١١ ميلاً رومانياً(١٢٥).

محطة سيكيت (Sikét): هـذه المحطة تم اكتشافها من قبل البعثات الأثرية، ولم يذكرها أي من الكتاب القدامـى، وهي محطة صغيرة، تقع علي بعد حوالي ٢٥٥ ميلاً رومانياً من فقط، بينما عن محطة "أبو قرية" بحوالي ١٣ ميلاً رومانياً(١٢٦).

(*) تعني كلمة (Novum Hydreeuma): في اللغة اليوناني ، الأصل الذي أخذت عنه التسمية اللاتينية "التيار المائي الجديد" ملاحظة الأستاذ الدكتور / محمود السعدني.

(120) Ball, Op. Cit., pp. 146, 158.

(*)تبعد محطة "أبو قرية" أو فيتوس هيدريوما" عن محطة بيرينيكي حوالي ١٧ ميلاً رومانياً وطبقاً لمخطوط أنطونين تبعد عنها بمقدار ١٨ مـيلاً رومانـياً وطبقاً لخريطة بيوتنجر تبعد عن بيرينيكي بحوالي ٢٢ ميلاً رومانياً، ولكنها طبقاً لبليني تبعد حوالي ١٤ ميلاً رومانياً عن بيرينيكي، ولكن تلك الاختلافات في المسافات لابد انه خطأ في التقدير عند كل منهم.

(121) Pliny. Loc. Cit.

(*) "تروجلوديتـيكا" تعني (الصومال) وربما كانت هذه المحطة ذات علاقة بالقوافل التجارية "أو استراحة لها" القادمة من الصومال أو القبائل التي تقطن "التروجلوديتيكا"

(*) "أبو قرية"هو تصغير لكلمة "أبو قرية" وذلك لأن العرب كان يسمون هذه المحطات والهيدريومات القديمة- دير (Monastray) أو قرية (village) (Kariyah) وبالتصغير "قرية" (Kuréyah)

(122) Ibid, p. 144.

(123) Meredith, Op. Cit., (2)p. 100.

(*) فضلاً عن وجود مبنيين ضخمين مستطيلين، وقلعة علي التل، وحصنين فوق قمة التل يكشفان الممر الضيق، وربما استخدم هذين الحصنين كنقطة مراقبة للقوافل التجارية التي تمر من خلال هذا الممر، فضلاً عن أن هذه المحطة بها بئر للمياه.

(Murray, Loc. Cit)

(*) يري "ميريدث" أن هذه المحطة (Siket) ربما كانت أحد مصادر المياه لبيرينيكي

-Meredith, Op. Cit., p 101.

(124) Ibid.

(125) Murray, Loc. Cit.

(126) Ibid.

محطة بيرينيكي (Berenice): وذكرت هذه المحطة عند بليني في كلاً من مخطوط أنطونين، وخريطة بيوتنجر [*] [١٢٧] وكذلك عند سترابون [١٢٨] وتبعد هذه المحطة عن قفط بحوالي ٢٥٩ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة سيكيت بحوالي ٤ ميلاً رومانياً[١٢٩] والاسم الجديث لهذه المحطة هو "مدينة الهراس" (Medinat El. Harras) [١٣٠].

وكان طريق "بيرينيكي" هو الطريق المفضل لكل من البطالمة والرومان. ثم تضاءلت أهميته واصبح طريق "ميوس هورموس" (MyosHormos) هو الطريق المفضل لدي الرومان[١٣١].

و يؤكد "سترابون" علي أهمية طريق "ميوس هورموس" ويصفه بأنه الطريق الأشهر ما بين الطرق التي تربط النيل بالبحر الأحمر. بل والأكثر رواجاً[١٣٢] نجد أن بليني يؤكد أيضا علي أهمية طريق بيرينيكي. وأن التجارة كانت تتجه عبره، بل وأن الأسطول كان يبحر من ميناء بيرينيكي إلى الهند[١٣٣] ويفسر "الستون" (Alston) ذلك بأن طريق بيرينيكي ربما تطورت بعد عصر سترابون (٦٤ ق.م- ٢١ م) وقبل عصر بليني (٢٣- ٧٩م) [١٣٤].

(ب) طريق قفط – ميوس هورموس [*]:

لقــد كــان طريق ميوس هورموس(أنظر ملحق رقم ١٠) أحد أهم الطرق التي تربط النيل بالبحر الأحمــر، والتــي تنقل تجارة الشرق القادمة عبر البحر الأحمر. حيث كانت السفن التجارية تفرغ جزء من حمولــتها في هذا الميناء، ثم تنقل علي دواب النقل عبر هذا الطريق مجتازة الصحراء الشرقية، حتى تصل إلى قفط علي النيل [١٣٥] . ولقد كان بهذا الطريق حركة مرور كبيرة؛ وذلك بسبب وجود العديد من المحاجر التي يمر بها هذا الطريق مثل محاجر جبل بورفايريتيس(Mons Porphyrites[*]) أو جبل الدخان [*]وكذلك

(*) كما يؤكد "موراي" علي أن هناك محطة تسمي "كالالات" (Kalalat) تقع جنوب بيرينيكي بحوالي ٨ ميلاً رومانياً (.Murray -(Loc. Cit.

(127) Ball, Op. Cit., pp. 146, 158; pliny, Loc. Cit.
(128) Strabo , Loc. Cit.
(129) Murray, Loc. Cit.
(130) Ibid.
(131) Ibid., p. 138
(132) Strabo. 17.1.45
(133) Pliny, Loc. Cit.
(134) Alston, Op. Cit., p. 31.

(*)ميناء "ميوس هورموس" يعني "ميناء الفار" وذلك لأن الأصل اليوناني للكلمة هو (μυος Ορμος) = حيث أن كلمة " ορμος" تعني ميناء وكلمة " μυς" تعني الفار " mouse" = وكلمة " μυos" هي في حالة المضاف المفرد (Genitive case).

- Liddle and Scott's Greek –English Lexicon, Oxford, (2001) p. 455.
- Bevan, Op. Cit., p. 155; Charlesworth , Op. Cit., p.60.

(*) لقد بدأ العمل في محاجر "بورفايريتيس" بين ٢٩ ميلادية حتى ٣٣٥م.

(www.weekly.ahram.org.eg)

(*) سمي جبل "بورفايريتيس بجبل "أبو الدخان" (The father of smoke) (Abu Dokhkhan) لسببين محتملين: أولهما: هو انه في الأيام الحارة كان الهواء يضئ ما حوله فيبدو مثل الدخان من مسافة بعيدة.

ثانيهما: هو انه في الأيام الماضية عندما كان الرومان يعملون في تلك المنطقة من الصحراء كان الدخان ينبعث من النيران التي يوقدونها، والتي يرتفع دخانها إلى الهواء.

-Tregenza, L.A., The Red Sea Mountains of Egypt, London (1955), p. 126.

جـبل كلاوديـوس (Mons Claudianus) (*) (١٣٦) . ولقد كانت منتجات تلك المحاجر تنقل عبر هذا الطريق، حيـث كانت آلاف الأطنان من الأحجار (وخاصة أحجار السماق) تنقل إلى روما، وذلك عن طريق عربات نقـل تجـرها الحـيوانات حتى تصل إلى النيل عند كينوبوليس (kaenopolis) قنا (Qina) ثم توضع في المراكـب الـنهرية لتنقل عبر النيل إلى الإسكندرية ومن هناك تشحن في السفن الشراعية التي تحملها عبر الـبحر المتوسط إلى ميناء روما (ميناء أوستيا)(١٣٧). فضلاً عن أن بعض منتجات مناجم ومحاجر الصحراء الشـرقية كانـت تـنقل عن طريق البحر الأحمر، حيث تنقل من المحاجر والمناجم في العربات التي تجرها الحيوانات حتى ميناء ميوس هورموس" ومن هناك تشحن في السفن التي تنقلها عبر البحر حتى ميناء القلزم (Clysma) (*) ثـم تـنقل عن طريق المراكب عبر قناة النيل القديمة التي تربط النيل بالبحر (*) ومن النيل تشـحن بالسفن عبر النيل حتى الإسكندرية ومنها تنقل إلى روما(١٣٨) ويشير "تشارلزوورث" إلى أن استغلال المحاجـر التـي فـي الصـحراء الشرقية ظل منذ العصر البطلمي وربما قبل ذلك- واستمر طوال العصر الرومانـي تقريـباً، كما يشير إلى أن الرومان قد مارسوا بعض السيطرة علي المناجم والمحاجر طوال فترة حكمهم(١٣٩) ولقد احتاجت تلك المحاجر والمناجم والمستعمرات الأخرى إلى مصادر ضخمة ومنتظمة لبعض المواد التي تحملها القوافل التجارية(*) مما كان سبباً في رواج التجارة علي هذا الطريق(١٤٠).

ولقـد قـام أغسـطس ببناء صهاريج المياه علي الطريق بين قفط و ميوس هورموس مما أدى علي انـتعاش الـتجارة فـي الـبلاد بوجـه عام(١٤١)، كم تم تزويد الطريق فيما بعد بمحطات المياه واستراحات للتجار(١٤٢) فضلاً عن توفير حراس مسلحين في تلك المحطات لحماية المسافرين(١٤٣).

= يـبدو من اقتران هذا الجبل باسم الإمبراطور كلاوديوس (٤١ق-٥٤م) أن العمل في هذه المنطقة قد بدا منذ عهده ، وليس قبل هذا الـتاريخ . ويؤكـد ذلـك " تشارلزوورث " حيث يذكر أن منطقة محاجر السماق والجرانيت افتتحت في عهد كلاوديوس، وسميت جبل كلاوديوس نسبة إليه.

(*) وظلـت محاجـر "مونـس كلاوديـوس" تعمـل طوال القرون الثلاث الأولى الميلادية في نفس الوقت الذي ظلت تعمل فيه محاجر "بورفايريتيس" وربما كانت تحت نفس الإدارة .

(135) (www.weekly.ahram.org.eg)
(136) Zitterkopf. & Sidebotham., Op. Cit.,p. 157.
(137) www.weekly.ahram.org.eg, Loc. Cit.

(*) القلزم هي "السويس حالياً".

(*) مع أن استخدام القناة التي تربط بين النيل والبحر الأحمر قد يبدو غير محتمل علي الأقل في بداية الاحتلال الروماني لمصر، وذلك طبقاً للحقائق التي جاءت عند "سترابون" وكذلك "بليني" بأن تلك القناة قد هجرت في نهاية عصر البطالمة. إلا أن إمكانية استخدامها قد يـبدو محـتملاً جداً، وخاصة أن "أغسطس" قد أعاد تشغيلها مرة أخرى،كما أن "تراجان" قد بني قناة أخرى أو أعاد بناء القناة القديمة والتي سميت باسمه "نهر تراجان"

Strabo, XVII, 1,26; Pliny, VI, 165; Charlesworth, Op. Cit., p. 20.
(138) Meredith, Op. Cit., (1), pp. 96, 98.
(139) Charlesworth, Op. Cit., p.200.

(*) مـثل القمح، النبيذ، الخبز، الزيت، الثياب، وإن أمكن أدوية، ويبدو ذلك ملائماً للحاميات العسكرية الموجودة هناك. Meredith, -Op. Cit., (1)p.104.

(140) Ibid.

(١٤١) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ٩٦.

(142) Charlesworth, Op. Cit., p.21.
(143) Ibid., p.61.

المحطات الواقعة علي طريق قفط – ميوس هورموس

هـناك العديـد مـن المحطـات التي تقع علي طول هذا الطريق ابتداء من قفط علي النيل مروراً بكينوبوليس شمالاً والتي تقع علي النيل أيضاً، حتى تصل إلى ميناء ميوس هورموس علي البحر الأحمر.

واستناداً إلى قول "سترابون" **بأن الرحلة من ميوس هورموس تستغرق ستة أو سبعة أيام.**

"ἡ δ' ὁδός ἐστιν ἕξ η επτὰ ἣ μερῶν"[١٤٤]

فـإن متوسـط عدد المحطات من قفط إلي ميوس هورموس يكون ست محطات بين محطتي البداية والـنهاية، حيـث أنـه من المحتمل أن عدد المحطات يطابق عدد الأيام[١٤٥] ويفترض "موراي" أن المحطة الإضافية لابد وأنها تقع بجوار المحطات الخمس التي وجدت بالفعل، وبناء علي ذلك فإنه حدد مكان المحطة السادسـة بجـوار بئر "أرس" (Aras) وهو المكان الذي يتشعب منه الطريق إلى فيلوتيراس (Philoteras) ومونـس كلاوديـانوس [١٤٦] ويؤكـد كل من "ميريديث" و "تريجينزا" (Tregenza) قول "مواري" بقولهما بوجود آثار بقايا محطة بالقرب من البئر في "الأراس"[*] بل ويرجح كل منهم إمكانية وجود محطة بين محطة قـنا ومحطة الحيتة (ElHetah) (= قصر الجن) (Kaser El-Jin)(أنظر ملحق رقم ١١،١٢) علي الطريق المـتجه جنوب وادي "قنا" ومحطة "وادي الاطرش" (Wadi El Atrash) وذلك لأن المسافة بين قنا والحيتة كبيرة ومن غير المعقول عدم وجود محطة بينهما[*][١٤٧].

إن الطريق من قفط إلى ميوس هورموس يتبع النيل من قفط إلى قنا (kaenopolis) ومن ثم يتوغل داخل الأراضي إلى "وادي قنا" (Wadi Kenah) ثم إلى بئر أراس وهو بئر قليل الملوحة[١٤٨] وهو أول بئر روماني في المسافة من قنا إلى جبل الدخان (جبل بورفايريتيس) ويقع علي بعد حوالي ٢١ كم من قنا[١٤٩] .

ومن محطة "الأراس " يستمر الطريق في الصعود شمالاً إلى وادي قنا حتى يصل إلى محطة "الحيتة" (El-Hetah) أو قـنا القديمـة (Qena El Kadim) والتي تبعد عن قنا بحوالي ٥١ كم[١٥٠] وهي المحطة الثانية علي الطريق من قفط إلى ميوس هورموس[١٥١].

---

(144) Strabo, XV11, 1.45.

(145) Meredith, and Tregenza, "Notes on Roman Stations in The Eastern Desert" BFA, XI, Cairo (1949),p. 100.

(146) Murray, Op. Cit., p. 147.

(*) لقـد بنـت جـدران المحطة من الطوب اللبن، وبني الأساسي من الأحجار، وربما يوحي عدم بناء المحطة بشكل صلب كالمحطات الأخـرى الموجـودة علـي امـتداد هـذا الطريق أنها كانت اقل أهمية، وذلك بسبب قربها الشديد من الهيدريوما الموجودة بالحيتة. (Meredith and Tregenza, Op. Cit, pp.102,103)

(*) ويذكر كل من "ميريديث" و"تريجينزا" أن الأثرى "سكوينفورث" (Schweinfurth) لاحظ ما سماه "عين الأردة أو القردة" (Ain el Arradah) فـي نقطـة تقـع علـي بعـد حوالـي ٢٧ كـم جنوب محطة الحيتة ولكن لم يقدم أي تفاصيل تدعم اقتراحه هذا. (Ibid.,p.101.).

(147) Ibid, p,102.

(148) Murray, Op. Cit., p. 146.

(149) Meredith and Tregenza, Op. Cit., p. 100.

(150) Murray, Op. Cit., p. 147.

(151) Meredith, "Myos Hormos Road: Inscriptions and Ostraca" CdE, 31, Bruxelles (1950)p. 356.
وسوف نشير إلى هذا الكتاب برقم (٤)

وتتكون محطة الحيتة من جزأين :

الجزء الأول: هو الحصن الذي في مستوي الوادي، بالإضافة إلى موضع للحيوانات يقع بجانبه.

الجـــزء الثانـــي: مبنـــي من الطوب اللبن علي تل صغير، يبدو أنه مركز قيادة لإحدى الوحدات العسكرية المرابطة هناك، أو مركز قيادة رجال الشرطة المناط بهم حماية الطرق الصحراوية(١٥٢) ويبدو أن محطة الحيتة كانت محطة للمياه، وذلك لوجود خزان مياه بها فضلاً عن وجود بئر للمياه، ودروب للحيوانات أيضاً(١٥٣).

ومن "الحيتة" يدور الطريق إلى الشمال الغربي عبر سهل "نجع الطير" (Nagaat-Ter) ثم إلى **محطة "الساقية"** أو "ساقية الطير" (Sakiat -Eter)(أنظر ملحق رقم ١٣) والتي تبعد عن قنا بحوالي ٧٠ كم(١٥٤).

ولقد أشار "سكيف" (Scaife) إلى نقطة تقع بالقرب من الحيتة علي بعد أربعة أميال منها، ووصفها بأنها بقايـــا معلم صغير يبدو أنه كان يحتوي علي ثلاثة أو أربعة حجرات فقط، كما لاحظ أيضا وجود أعمدة تمتد من هذا الموضع إلى محطة "الساقية"(١٥٥)(*).

ومحطـــة الساقية، هي محطة مياه (Hydreuma)، تحتوي علي بئر وخزان ضخم للمياه، وعلي بعد مســـافة ليست بقليلة يتشعب الطريق(*)(*) المحطة التالية التي تقع علي هذا الطريق هي **محطة "دير الأطرش"** (Dir El- Atrash) (أنظـــر ملحـــق رقـــم١٤) وتبعد عن كينوبوليس (قنا) بحوالي ١٠٠ كم(١٥٦) وفي دير الاطرش حصن ضخم ذو حوائط لحوالي ٩٠ م(١٥٧).

أما المحطة التي تلي دير الاطرش، هي المحطة التي تقع خلفها من ناحية الشمال، وهي **محطة قطر** (Kattar)، وتبعد عن قنا بحوالي ١٢٣كم، ثم يعبر الطريق، بعد ذلك الحد الفاصل علي يبلغ ارتفاعه حوالي ٥٦٠ فوق مستوي سطح البحر(١٥٨).

ثـــم تأتـــي بعـــد ذلك **محطة البادية** (El-Badia) (*) والتي تبعد عن قنا حوالي ١٤٣كم، ويوجد بها هـــيدريوما، وبـــئر للمـــياه، ومحطـــة الـــبادية، محطـــة محصـــنة تحصـــيناً قويـــاً وذلـــك لوقعهـــا علي

---

(152) Ibid, p, 360.
(153) Murray, Loc. Cit.
(154) Ibid.
(155) Scaife. C.H.O. Two Inscriptions at Mons Porphyrites (Gabal Dokhkhan),Cairo,(1935),p.64.

(*) كمـــا لاحظ "سكيف" وجود عدد قليل من العلامات "الأعمدة" لطريق قديم من (الاراس) في اتجاه الشمال علي امتداد وادي قنا، هذه الأعمـــدة للطـــريق الرومانـــية، وهـــناك مسافة ميل ما بين كل عمود وآخر، ووجدت هذه المعالم علي طول الطريق إلى ميوس هورموس، وربما كانت هذه الأعمدة هي أعمدة الإشارة التي سبق الحديث عنها. .Ibid-

(*) ويتشعب الطريق في اتجه الشمال الشرقي مروراً بغزة ثم تتجه إلى الشمال الغربي لتلتقي مرة أخرى بطريق ميوس هورموس عند "قطر" Murray, Op. Cit, plan. P. 139-

(*) كما كان يوجد في هذه المنطقة طريق عربات ذات "مزالج" أو ذات عجلات تجرها الحيوانات، وهي العربات التي كانت تحضر أحجار السماق من جبل الدخان (Murray, Op. Cit, p. 147)

(156) Ibid.
(157) Alston, Op. Cit., p.196.
(158) Murray, Loc. Cit

(*) وجد "ميريديث" في عام ١٩٥١م أربع عملات في محطة البادية، ولقد حدد تاريخهم جميعاً وهي علي التوالي: ٣٢٠-٣٢٤م، ٣٢٤-٣٢٦م، ٣٣٣- ٣٣٥م. بيـــنما ترجع الرابعة إلى عهد ثيودوثيوس الأول (Theodosius I) (٣٧٩-٣٩٥م) وهذه العملة ربما=

صخرة[١٥٩] وهي عبارة عن ساحة صغيرة تماماً، وبها أبراج في الأركان وفي وسط الجدران[١٦٠] والحصن حوالي ٤٥م × ٣٧م [١٦١].

وفي النهاية تأتي إلى **محطة ميوس هورموس**، والاسم الحديث لهذه المحطة أو الميناء هو "أبو شعر قبلـــي" (Abu Shaar Kibbli) وجـــد أن محطة ميوس هورموس (أبو شعر قبلي) ذات مدخلين إلى الشمال والي الجنوب وهي مربعة الشكل تقريباً[١٦٢] وحصن أبو شعر به ما يقرب من ١٣ أو ١٤ برجاً علي الجدران وفـــي أنحاء أخرى من الحصن، ومن المحتمل أن هذا الحصن لم يكن يمثل الاستخدام الأول لموقع المستخدم في التجارة الشرقية[١٦٣].

(ج) طريق قفط ليوكوس ليمن (الميناء الأبيض "Leucos Limen"):

يـــبدو أن هذا الطريق(أنظر ملحق رقم ١٥) كان يستخدم منذ العصر الفرعوني، حيث يذكر "مواري" أن المصريين القدماء كانوا يفضلون هذا الطريق، وإنه يعرف لديهم باسم "دوا أو" (Duaua) [١٦٤].

وكذلـــك يذكر "سليم حسن" أن هذا الطريق كان يستخدم منذ عهد الدولة القديمة، وان ميناء "ليوكوس ليمـــن" الذي كان يعرف آنذاك باسم "سوا أو " (Suau) أو "دو أو" كان ميناء بلاد بونت "Punt"، أي أن كان الميناء الذي تقلع منه السفن المصرية المتجهة إلى بلاد بونت، كما انه كان طريق القوافل المتجه إلى محاجر الحمامـــات (El Hammamat[*])[١٦٥] تلـــك المحاجـــر التي ذكر "مواري" أنها كانت مشهورة في العصور الفرعونـــية، حيث العديد من النقوش التي تم العثور عليها "بالحمامات" والتي ترجع إلى عصر الأسرات وما قبله مما يرجح أن هذا الطريق كان مستخدما وبشدة في العصور الفرعونية[١٦٦] واستمر استخدام هذا الطريق في العصر البطلمي فقد كان ميناء ليوكوس ليمن، الذي انشأ في ذلك العصر (ربما علي أنقاض الميناء القديم دوا أو) يخدم تجارة الشرق القادمة من البحر الأحمر[١٦٧].

أما في العصر الروماني فقـــد استخدم هذا الطريق بشكل رئيسي، حيث كانت القوافل التجارية تعبر خلالـــه الصـــحراء الشرقية محملة ببضائع تستورد من الشرق. وتصدر إليه، بالإضافة إلى منتجات المناجم

=تعني أن البادية هي نقطة المرور من ميوس هورموس إلى النيل وقد استخدمت للمرور بعض الوقت. (Meredith, Op. Cit., (1)p.109)-

(159) Murray, Loc. Cit.,
(160) Tregenza, Op. Cit., p. 144.
(161) Alston, Op. Cit., p. 196
(162) Meredith, Op. Cit.,(1) p. 102.
(163) Alston, Op. Cit.p.194.
(164) Murray, Op. Cit., pp. 138, 139.

(*) تقـــع محاجـــر الحمامات في منتصف طريق قفط –ليوكوس ليمن، ويبدو أن العمل بهذه المحاجر كان يجري منذ الأسرة الثانية إلى السادســـة وأثناء الدولة الوسطي والدولة الحديثة، وهناك بعض النقوش في "وادي الحمامات" تصف البعثة التجارية التي مرت من هذا الطريق إلى بلاد "بونت".

(www.weekly.ahram.org.eg)

(١٦٥) سليم حسن، المرجع السابق، ج١٠، ص ٥٤.

(166) Murray, Op. Cit.,p.145.

(١٦٧) نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣ ، ص ٦٠، ٦٣.

والمحاجـــر في الإقليم الذي كان يمر من خلاله هذا الطريق(*) (١٦٨).وكان هذا الطريق كغيره من الطرق التي تعـــبر الصـــحراء الشرقية يمر ببعض المناجم والمحاجر والتي تمتد علي طول هذا الطريق(١٦٩) ويعتبر هذا الطـــريق هو الأقرب ما بين الطرق الصحراوية التي تمتد ما بين النيل والبحر الأحمر، وذلك لأن طول هذا الطريق يبلغ ١٧٥كم(١٧٠).

المحطات الواقعة علي طريق قفط- ليوكوس ليمن:

هـــناك العديد من المحطات المائية (الهيدريوما)، والاستراحات، والمراكز السكانية التي تقع علي هذا الطـــريق(١٧١) فضـــلاً عن وجود العديد من المنازل المكعبة الشكل. والتي كان يقيم بها الحراس الذين كانوا يعملـــون فـــي أبراج المراقبة(١٧٢) حيث كان يوجد علي امتداد هذا الطريق ما يقرب من خمس وستون برجاً اســـتخدمت في الأغراض المختلفة (١٧٣) والعديد من المحطات التي تمتد علي طول هذا الطريق تحتوي علي آبار أو صهاريج للمياه، كمصادر مياه صالحة للشرب(١٧٤).

ويبدو أن هذه المحطات شيدت لاسباب أمنية، إذ أنها تغطي مساحات طويلة تقرب من (١٠٠٠) إلى (٣٠٠٠) متر مربعاً، وشيد غالبيتها من الأحجار علي وجه الخصوص(١٧٥).

وطـــبقاً لقول "سترابون" فإن بعض رحلات الصحراء الشرقية وخاصة القوافل التجارية كانت تسير لـــيلاً" (١٧٦) وذلـــك لكي تتجنب القوافل التجارية الحرارة الشديدة خاصة في الصيف، وتدل المعالم المعمارية لتلك المحطات والأبراج الموجودة علي هذا الطريق علي أنها شيدت لتأمين تلك الرحلات الليلية والتي كانت محفوفـــة بالمخاطـــر بدرجة كبيرة(١٧٧) وخاصة من قبل قطاع الطرق الذين كانوا يهاجمون القوافل التجارية والتـــي تعـــبر من خلال الصحراء(١٧٨) وبشكل خاص القوافل التجارية التي كانت تحمل حمولات ذات قيمة عالية(١٧٩).

ومـــن المحـــتمل أن هـــناك محطات كانت تقصد بغرض الأمن اكثر منها للراحة، حيث أن الغرض الأساسي للمحطات كان لإقامة الحاميات العسكرية التي تحرس الطرق، وتخدم الأبراج الموجودة علي امتداد

(*) علي آية حال فإن المحاجر الرئيسية في الصحراء الشرقية لم يكن جميعها يتركز علي طرق قفط- ليوكوس ليمن، بل تركز غالبية النشاط الرئيسي بها علي مواضع الذهب في الفواخير، فضلاً عن وجود مناجم ومحاجر أخرى في بئر كريم (Bir-Karim) وفي بئر النخيل (Bir - el-Nakheil).

-(Ibid., p. 160)

(168) Zitterkopf and Sidebotham, Op. Cit., p.155 .
(169) Ibid, p.157.
(170) Ibid, p.175.
(171) Ibid, p. 155.
(172) Murray, Op. Cit, p. 145.
(173) Zitterkopf & Sidebotham, Loc. Cit.
(174) Ibid.
(175) Ibid.
(176) Strabo. Loc. Cit.
(177) Zitterkopf, & Sidebotham, Op. Cit., p 170.
(178) Charlesworth, Op. Cit., p. 59.
(179) Zitterkopf & sidebotham , Loc Cit.

الطريق[١٨٠] وكذلك لإحكام السيطرة علي السكان ومنع قيام أي حركات مقاومة ضـــد الوجود الروماني في البلاد.

ولقد كانت المحطات على امتداد الطريق تحفظ مصادر المياه سواء كانت من الآبار أو من الصهاريج غالــباً داخل أسوارها، حيث كانت هناك أحواض طبيعية مخصصة لتجميع مياه الأمطار في الجبال، وكذلك لتحجز المياه السطحية، ولكن تلك الصهاريج لم يكن يعتمد عليها في الأمطار الغير منتظمة والقليل منها كان ملائماً بعض الشيء[*] [١٨١].

ومـــن المحتمل أن كل محطة كان بها بئر ومن الممكن وجود العديد من الآبار الصغيرة، وفى العديد من المحطات كان البئر ذا قطر ضخم، وفى بعض الحالات تكون ذات قطر صغير[*] [١٨٢].

ولا شـــك أن المـــياه فـــي محطات المياه المحصنة (الهيدريوما) كانت ضرورية لهؤلاء المقيمين في المحطـــة هناك، وللجماعات التي تقيم على الطريق بشكل ثابت، والأهم من ذلك استخدام الأراضي الزراعية ومتطلـــبات الحيوانات [١٨٣]، مع افتراض أن العديد من المسافرين القادمين من النيل يحملون المياه الخاصة بهم، ومع ذلك فإن القادمين من ليوكوس ليمن يعتمدون على آبار الصحراء الشرقية، فضلاً عن أن المياه على امتداد الشاطئ كانت غير صالحة للشرب، وذلك لأنها كانت مالحة، ومصدر المياه من المؤكد أنه كان داخل الـــبلاد [١٨٤] ؛لذلك فإن محطات المياه كانت ذات أهمية بالغة ووجودها كان ضرورياً على امتداد الطرق أما فيما يتعلق بالحصون على طول الطريق من قفط إلى ليوكوس ليمن فكانت تقع دائماً في قاع الوادي، وكسيت الأبراج المستطيلة منها تقريباً بأسوار واقية يبلغ محيطها حوالي من ١٤٠م إلى ٢٢٠م ، ويبلغ سمكها حوالي ١,٥م ، ولـــم تـــأخذ المحطات الوجهة الشرقية، فمداخل المحطات بشكل عام تتجه نحو الشمال أو الجنوب، ويوجد دائماً بالمحطة حجرة فسيحة للقوافل الصحراوية[*][*].

---

(180) Ibid.

(*) وكانت المياه الجوفية علي امتداد الطرق الصحراوية الوسطي هي أغلب المصادر التي يعتمد عليها، ولو أن معظم هذه المياه كانت إمـــا مالحـــة أو غـــير صالحة للشرب، ولقد كان هناك العديد من نقاط المياه المتاحة في العصور الرومانية والمحفورة من خلال وادي الـــرمال في الصحراء الشرقية. (والنقوش الفرعونية في وادي الحمامات تشير إلى العديد من الآبار المصرية المحفورة في الإقليم) .- Ibid., p .163

(181) Ibid.p.163.

(*) الآبـــار ذات القطـــر الضـــخم تظهر في جبل كلاوديوس وفي محطات : دير الأطرش، الساقية، جوفيز، سمنه (Semnah)- (علي طـــريق فيلوتيراس- النيل)- وتقع غالبية المياه الغزيرة والصالحة للشرب علي امتداد طريق قفط- ليوكوس ليمن. . Ibid, p- 163 .

(182) Ibid.
(183) Ibid. p . 164.
(184) Ibid.

(*) وبملاحظـــة ظاهرة التبخر في الصحراء الشرقية فإن ذلك دليل علي أن مصادر المياه كانت تحفظ في صهاريج للمياه في المحطات لحفظهـــا من التبخر، وأيضاً فأن خزانات المياه كانت تحتاج إلى سقف حتى لا تفقد المياه بسبب نسبة التبخر العالية في الصحراء الشـــرقية، حيث كانت نسبة التبخر تصل إلى 2500 mm في السنة، وخزانات المياه غير المغطاة لابد وان تفقد 5,2 1 mm من المياه في الشهر، ومن غير المعقول تحديد صلاحية هذه المياه للشرب. راجع/ .Ibid, pp . 164, 168-

(*) وكـــان الصهريج الواحد من صهاريج المياه يكفي الاحتياجات الضخمة للمسافرين من المياه وكذلك المقيمين في الصحراء الشرقية ومـــا يكفي شخص لحوالي ٦١ يوماً للطعام وللاستحمام والغسيل... الخ، وربما ترتفع المتطلبات اليومية إلى ٢٠١ يوماً للشخص للمقيمين في الصحراء.Ibid, p . 164 - .

التجارية، وعادةً ما تكون المحطات ذات أبراج على شكل نصف دائرة(*) في كل زاوية، وأبراج تقع في الوسط على طول كل حائط، فضلاً عن وجود برجان يحيطان بمدخل المحطة(١٨٥).

ولـــم تكـــن جـــدران الحصون ذات دعامات ولكن الأبراج الخارجية التي تقع في الوسط، والجدران العمودية للحجرات الداخلية كانت تقوم مقام تلك الدعامات. (١٨٦)

وكـــان يوجد بالمحطة (الحصن) فناء مفتوح ذو حجرات متجاورة ، وغرف مستطيلة، وتوجد غرف كزنازين داخل الجدران الخارجية(١٨٧)، من الممكن أن تلك الغرف كانت تستخدم في تخزين البضائع الخاصة بـــالقوافل التجارية، أو أنها كانت للمؤن الخاصة بالجنود المقيمين بالمحطة، أو أنها كانت تستخدم في التحفظ على قاطعي الطريق والمغيرين أو المخالفين تمهيداً لإرسالهم للمحاكمة.

ولـــم تكـــن هناك أسقف تغطى الحجرات في تلك المحطات، وذلك لان السقف يمنع سقوط الأشعة أو يحد منها، ومن المحتمل انه كان من الخشب الذي اختفى منذ زمن(*)(١٨٨).

علـــى امـــتداد الطريق الصحراوية الوسطى (القصير– النيل) لم يكن هناك تمويل للحيوانات خارج أســـوار الهـــيدريوما(*)، ذلك لعدم وجود أوزاناً ضخمة كانت تنقل على امتداد ذلك الطريق، وبالتالي لم يكن هناك حاجة إلى العدد الضخم من الحيوانات أو الأماكن التي تأويهم(١٨٩).

وكذلـــك لـــم تكـــن هـــناك أي قنوات مائية خارج أي من المحطات على امتداد الطريق الصحراوي المركزي ماعدا في الزرقة (El Zerkah) حيث توجد هناك قناة ملتصقة عبر أسوار الحصن تدل على هذا الغرض(١٩٠)(*).

ومع ذلك فإن غياب التسهيلات على امتداد ذلك الطريق ربما يدل على أن الحيوانات كانت تجلب إلى الداخـــل (أي توضـــع داخـــل المحطة) وبما أن القوافل التجارية تألفت من حيوانات نقل وليس عربات ذات عجلات فقد كان من السهل إحضار تلك الحيوانات إلى الداخل (١٩١)(*).

(*) محطات الصحراء الشرقية الأخرى بها بعض الأبراج المستطيلة، ولكن جميع الأبراج علي امتداد الطريق الصحراوية المركزية بها أبراج نصف دائرية انظر/ Ibid. p., 167

(185) Ibid.
(186) Ibid.
(187) Ibid.

(*) يـــبدو أن الأسقف كانت وسيلة بدائية تستخدم للوقاية من الشمس ومن المحتمل أن هذا الغطاء كان يصنع من سعف النخيل أو من الحصير المنسوج.راجع: Ibid., p . 168.

(188) Ibid.

(*) العديد من المحطات علي امتداد الطريق من جبل كلاوديوس وجبل بورفايريتيس والقلعة (الحصن) نفسها في جبل كلاوديوس خارج دروب الحيوانات أنظر:– Ibid

(189) Ibid.
(190) Ibid.

(*)هناك العديد من قنوات المياه علي طول الطرق من جبل كلاوديوس وجبل بورفايريتس .

(191) Ibid.

(*)كانـــت المداخل العامة للمحطات تتسع لدخول حيوانات النقل وربما للشحنات، ولكنه لم يكن يتسع للعربات ذات العجلات وذلك دليل واضح علي أن العربات لم تكن تنقل بين الطريق بشكل متكرر، ولقد كانت الحصون أماكن آمنة لقضاء الليل طبقاً لقيمة الحمولات التي سوف تترك بالخارج أنظر: Ibid.

معظــم المحطــات بها العديد من السلالم بنيت بشكل موازى وموضوعة في الوجه الداخلي للأسوار الدفاعــية الخارجــية وليســت موضــوعة بشكل عمودي على الجدران، تلك السلالم هي مفتاح الدخول إلى الجدران من أجل الحراس والخفراء لتأكيد الاهتمام بالأمان(١٩٢).

إن الــنقوش الموجــودة وخاصة الأواني الفخارية التي على السطح قد تشير إلى أن محطات المياه المحصــنة علــى طول الطريق الصحراوية المركزية وجدت في النصف الأول من الحكم الروماني. وهناك نقــش لاتينــي علــى التل بالقرب من المحطة في المويبه(ElMuweih) يشير إلى فارس من وحدة سلاح الفرســان الرومانــي، ومبــنى المحطة، وهذا النقش ونقش آخر من قفط مؤرخ ب ٤٣- ٥٠م، يذكر المبنى وإعــداد آبــار الصــحراء الشرقية وكذلك الهيدريوما عن طريق وحدات فيلق غير معروف، وتفترض تلك النقوش أن المحطات استخدمت في بداية العصر الروماني(١٩٣).

ومــع ذلــك ربما يكون بعضها قد شيد على أنقاض المباني الأولية، ويبدو أنه كان هناك نشاطاً على طول ذلك الطريق في العصر الفرعوني(١٩٤).

ويلاحظ أن معالم الأبراج على طريق قفط – ليوكوس ليمن غير واضحة ويكتنفها الغموض، كما أن الغــرض من إقامتها غير محدد بشكل واضح، وتبلغ المسافات الفاصلة بين كل برج وآخر من اقل من ١كم إلــى أكــثر مــن ٥كــم فــي كل مكان، ولقد دل فحص العديد من تلك الأبراج إلى أنها ترجع إلى العصر الروماني(١٩٥).

تعتبر منطقة الفواخير نقطة تنتصف عندها الطريق من قفط إلى ليوكوس ليمن، حيث يقع ثلاثة أرباع (٣/٤) الأبــراج تقريــبا ما بين الفواخير وليوكوس ليمن، بينما يقع الربع الآخر ما بين الفواخير والنيل(١٩٦). والعديد من الأبراج على ذلك الطريق بها فجوة تقع أعلى البرج(١٩٧).

ويــبدو أن غالبــية الأبراج على امتداد ذلك الطريق كانت مأهولة بشكل مستمر(١٩٨)، وتشير الأبراج ذات المــز اغــل إلــى أن الغالبية منها شيدت في نفس الفترة الزمنية ولنفس الغرض(١٩٩). ألا وهو مراقبة القوافــل التجارية التي تمر عبر ذلك الطريق وإمدادها بالحماية عن طريق حراس مسلحين(٢٠٠)، خاصة وان تلك القوافل التجارية كانت تتعرض لهجمات قاطعي الطريق والبدو الطامعين في الأسلاب.

وسنتناول المحطات على هذا الطريق ابتداء من محطة ليوكوس ليمن الواقعة على البحر الأحمر حتى محطة قفط الواقعة على نهر النيل.

---

(192) Ibid., p . 166.
(193) Ibid., p. 165
(194) Ibid.
(195) Ibid., p . 180
(196) Ibid., p . 181 .
(197) Ibid.
(198) Ibid., p . 182 .
(199) Ibid., p . 189 .
(200) Ibid., p . 184 .

محطة ليوكوس ليمن "أو الميناء الأبيض" (Leukos Limen)

حد البحر الأحمر للطريق الصحراوية المركزية كان في ليوكوس ليمن = البوس بورتوس (Albus Portus) (القصير القديم– Quseir Al Qadim)، ٨ كم شمال القصير الحديث (Modern Quseir)[٢٠١].

ولقد دل التنقيب في ليوكوس ليمن على أن البناء أنشئ واستخدم في أواخر القرن الثاني و أوائل القرن الثالث[٢٠٢](*) ومن المحتمل أنه في النصف الأول من القرن الأول الميلادي(*) ولا يوجد دليل على الوجود البطلمي عدا عملة برونزية واحدة بالية لبطليموس الثالث(*) لذلك فإن هذا البناء يبدو أنه أقيم في العصر الروماني[٢٠٣] بينما يشير Alston إلى احتمالية أن يكون هذا الميناء قد أسس في العصر البطلمي ولكنه لم يكن ذو أهمية حتى العصر الروماني[٢٠٤].

ويوجد بالقرب من ليوكوس ليمن حصن في قصر هادى (Qaser Hadi) يستقر أعلى قمة فوق سطح الأرض، ويجاور الشاطئ، ٢,٩كم شمال ميناء ليوكوس ليمن وهو مستطيل الشكل ١٠x ١٥م ويوجد به برج أعلى التل[٢٠٥].

ويوجد بالقرب من ليوكوس ليمن أيضاً نقطة توقف تسمى الإمباجى أو بئر إمباجى (El Ambagi)) ، ويبدو أن هذه المنطقة كانت المنطقة الوحيدة الدائمة الخضرة على امتداد الطريق، ومن المحتمل أنها كانت نقطة توقف لليلة واحدة، أو محطة، وربما كان هذا المكان نقطة استراحة ومكان للجمال، للرعي وشرب المياه وبها اثنين من الآبار وأدوات لحمل الصهريج[٢٠٦]

ويبدو انه كان هناك محطة في بير النخيل (Bir El Nakheil) وهى على مسافة ٦كم شمال الطريق التي تعبر فم وأدي النخيل، وربما خدمت كأول محطة داخل الأراضي من ليوكوس ليمن، وربما دعمت نقاط المياه التابعة وربما كانت تحتوى على بعض جرار المياه المظللة[٢٠٧].

وربما كان هناك أيضاً محطة مياه في بير البيدا (Bir El Bida) والتي تبعد حوالي ٩كم فقط من محطة الأتيمه (El Iteima) وحوالي ١٨كم من ليوكوس ليمن، ولكن ليس هناك دليل على وجود الهيدريوما بالقرب من مدخل وادي النخيل ولا بالقرب من بير إمباجى ولا بالقرب من بير البيدا[٢٠٨].

---

(201) Ibid., p . 171.
(202) Ibid , p . 165 .

(*) ربما في عهد الإمبراطور سيبتيموس سيفيروس (Septemus Severus (١٩٣– ٢١١م).

(*) من المحتمل في عهد الإمبراطور تبيريوس (Tibreius) (١٤– ٣٧م).

أو في عهد الإمبراطور جايوس كاليجولا (Gaius Caligula) (٣٧– ٤١م).

أو في عهد الإمبراطور كلاوديوس (Claudius) (٤١– ٥٤م).

(*) حكم بطلميوس الثالث يورجيتيس الأول (Euregetes I) (٢٤٦– ٢٢١ق.م).

(203) Ibid , p . 171 .
(204) Alston, Op . Cit ., p . 193 .
(205) Zitterkopf and Sidebotham, Op . Cit ., p . 174 .
(206) Ibid.
(207) Ibid , p . 170.
(208) Ibid.

محطة الأتيمة (El Ateima)

أما محطة الأتيمة[*] (أنظر ملحق رقم ١٦) (El Ateima) فكانت أول هيدريوما على الطريق من ليوكوس ليمن، وتقع في قاع وادي الحرامية (W. Haramiya) [*] [٢٠٩]

ومحطة الأتيمة مربعة الشكل محيط جدرانها أكثر من ٥٠ م على كل جانب، محتوى المنطقة ٢٧٥٠م ، بهـا أبـراج نصـف دائرية في كل جانب، وبرج يقع في الوسط [٢١٠]على طول كل حائط، ماعدا الحائط الجنوبـي الـذي يعتـبر المدخل الوحيد للقلعة، وبها برجين لكل- واحد منهم سلالم داخلية- يحيطان بمدخل الهـيدريوما، وبهـا أيضاً حجرات مفردة متراصة بجوار الجوانب الداخلية للجدران الغربية والشمالية وهذه الحجـرات ضـيقة حيـث السلالم محشورة بين الحجرات والجدران في الأبراج الوسطى التي تساعد على الدخول [٢١١]

وهـذه المحطة هي الوحيدة على امتداد الطريق التي بها مباني خارج أسوار الهيدريوما، حيث يوجد مبـنى صـغير مستطيل مع مجموعة من الآبار[٢١٢]وتبعد محطة الأتيمة عن ليوكوس ليمن حوالي ٢٧كم[*] [٢١٣]بينما تبعد عن قفط حوالي ١٤٥كم [٢١٤].

محطة السيالة (Seyala) :

وتسمى أيضاً (**الحاج سليمان**) (أنظر ملحق رقم ١٧) (**Hagi Suleiman**) **(ومن المؤكد أن هذا الاسـم أطلق عليها في العصر الإسلامي)** ، وهى إحدى المحطات المتناهية الصغر، لا يوجد بها دليل على وجود حجرات داخل الأسوار، على الرغم من أنه ربما يكون هناك بقايا تحت حطام الجانب الشمالي الغربي، ويوجد بها مجرى مائي مجاور لحوض مياه مخصص للحيوانات[٢١٥].

مدخل المحطة ربما في الحائط الشرقي[٢١٦] وتبعد محطة السيالة عن ليوكوس ليمن حوالي ٤١كـم،

(*) وتسمي أيضا وكالة الأتيمة- أو وكالة الضوي الحماد (**Wekalat El Iteima- Wekalat El Duwi El Hammad**) أنظر:-
- **Ibid., p. 174.**

(*) تسـلك طريق قفط – ليوكوس ليمن سلسلة من الأودية من البحر الأحمر إلى النيل وهذه الأودية هي: وادي القصير القديم، وادي إمباجي، وادي الحرامية، وادي أبو زيران (**Abu Zeran**)، وادي الرصافة (**Rassafa**) ، وادي الحمامات(**El Hammamat**)، وادي الفواخير، وادي كويي (**Kwei**) ، وادي رودعايد (**Rod Ayid**) ، وادي الماتولا (**Matula**) أنظر:- **Ibid.,p.160.**-

(209) Ibid , p . 174
(210) Ibid..
(211) Ibid , p . 175.
(212) Ibid.

(*)وهنا نلاحظ أن المسافة بين محطة الاتيمة وبين محطة ليوكوس ليمن كبيرة إذ تبلغ حوالي ٢٧كم، وهذه المسافة بين المحطتين اكبر مـن مثيلاتها بين المحطات الأخرى، لذلك يبدو من الممكن انه كان هناك محطة تقع في الوسط ما بين المحطتين، وربما كانت تلك المحطة هي بير البيدا، والتي تبعد عن قفط حوالي ١٥٤كم خاصة وان طريقاً هاماً يقع في الوسط يربطهما من الجنوب أنظر: - **Murray ,Op. Cit ., p .146**

(213) Ibid.,p . 169.
(214) Murray, Loc. Cit .
(215) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit , p . 175
(216) Ibid , p . 176 .

والمسافة بينها وبين محطة الأثيمة حوالي ١٤كم [٢١٧] بينما تبعد المحطة عن قفط حوالي ١٣٢كم[٢١٨].

محطة الحمرة (El Hamrah)

وتسمى هذه المحطة (انظر ملحق رقم ١٨) أيضاً وكالة (*) الحمرة (Wekalat El Hamrah) وهى قلعـة مـربعة الشكل ولكنها أصغر من محطة الزرقة[٢١٩] وبها برجين يحيطان بالمدخل في الجهة الشمالية الجنوبـية، بالإضـافة إلـى بـرج افتراضي في الزاوية الغربية المهدمة، وبها أبراج في الزاويتين الشمالية والشـرقية، وبهـا غرف مجاورة للجدران الشمالية الغربية والشمالية الشرقية، وغرفة مفردة بجوار الحائط الجنوبي الغربي، وبها مكان مجوف في الساحة ربما يحدد مكان البئر[٢٢٠]، وتبعد محطة الحمرا عن ليوكوس ليمن حوالي ٥٢كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة السيالة ١١كم[٢٢١]، وتبعد عن قفط حوالي ١٢١كم[٢٢٢].

محطة الزرقة (El Zerkah)

ويطلـق علـي هذه المحطة (أنظر ملحق رقم ١٩) أيضاً اسم أو أبو زرقة (Abu Zerkah) أو أبو فنانـي (Abu Fannani)، وهي تقع في وادي أبو زرقة، وبها متاريس موجودة في أماكن عديدة علي امتداد السور، تاركة ممراً واضحاً، وبها بئر عمقه ١٠م وقطره ٣٠م، بها سلالم انحدرت من الشمال الغربي، وبها حجـرات مجاورة للجوانب الداخلية للأسوار الرئيسية للحصن علي الجوانب الأربعة منه، وبها قناة مائية في الحـائط الشـرقي، وربما توصل هذه القناة المياه خارج الأسوار للرجال أو للحيوانات، وبها برح في الركن الجنوبي الشرقي، ربما عمل هذا البرج كنقطة مراقبة ثابتة[٢٢٣]

وتـبعد محطة الزرقة عن ليوكوس ليمن حوالي ٦٤ كم وتبلغ المسافة بينها وبين الحمرا حوالي ١٢ كم[٢٢٤] وتبعد عن قفط حوالي ١٠٩ كم[٢٢٥].

الفواخير(El Fawakhir)

وهي ليست محطة بل قد تكون أكثر المناطق المأهولة بالسكان علي طول الطريق، وهناك أوستراكا (Ostraca) وأوانـي فخارية تثبت أنه كان بها نشاط في العصرين الروماني والبيزنطي، وأنها كانت منطقة مـناجم وذهب ومحاجر جرانيت ، ولا يوجد دليل علي وجود قلعة محصنة أو هيدريوما [٢٢٦] ولكن بها آثار مسـتعمرة مدنية ومعبد بطلمي(*)[٢٢٧] وربما كانت تلك المستعمرة للعمال الذين يعملون في المناجم والمحاجر

---

(217) Ibid , p . 169.
(218) Murray, Loc .Cit.

(*) يسـمي العـرب المحطـات علي طريق قفط/ ليوكوس ليمن وكالة أو خان أو نزل (Caravanserai)
أنظر:- Ibid., p. 141.

(219) Alston ., Op . Cit . p . 195.
(220) Zitterkopf and Sidebotham ., Op . Cit . p . 176 .
(221) Ibid., p. 169.
(222) Murray., Op.Cit.,p.146.
(223) Zitterkopf and Sidebotham ., Op . Cit . pp 176 , 177.
(224) Ibid., p. 169.
(225) Murray., Op. Cit.p.145.
(226) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p . 177

(*) هذا المعبد للملك البطلمي بطلميوس الثالث يورجيتيس الأول (Euergetes I) (٢٤٦ق.م – ٢٢١ق.م)

(227) Alston , Op , Cit ., p . 195.

الموجـودة فـي الفواخير. وتبعد الفواخير عن ليوكوس ليمن حوالي ٨٧كم، وتبلغ المسافة بينها وبين الزرقة حوالي ٢٣كم[٢٢٨]بينما تبعد الفواخير عن قفط حوالي ٨٦كم[٢٢٩].

محطة الحمامات (El Hammamat)

وهــذه المحطة (أنظر ملحق رقم ٢٠) بها هيدريوما في وسطها يوجد بئر سداسي الشكل[٢٣٠]، وبها معبد للإله [*] (Pan) وبها نقوش تعود إلى أواخر القرن الثاني ق.م وإلى القرن الثالث الميلادي[٢٣١]،بالإضافة إلـى أن جدارهــا الشــمالي يحـتوى على بقايا مشكاة (كوة) مما قد يدل على أن كنيسة أو مسجداً قد بنى هــناك[٢٣٢]، كما أن هذه النقوش تشير إلى أن هذه المحطة ظلت تستخدم طوال العصرين البطلمى والروماني وربمــا العصــر القبطــي أو الإســلامي أو كلاهما، فضلاً عن أنها كانت تستخدم بشكل أساسي في العصر الفرعوني[٢٣٣].

وبمحطــة الحمامات بئر عمقه حوالي ٣٢كم بسلم لولبي[٢٣٤]، وتبعد محطة الحمامات عن ليوكوس ليمــن بحوالي ٩٥كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة الفواخير حوالي ٨كم[٢٣٥]، بينما تبعد عن قفط حوالي ٧٨كم[٢٣٦].

محطة المويح (El Muweih)

تقــع محطــة المويــح (أنظــر ملحــق رقــم ٢١، ٢٢) فــي وادي رملــي يســمى أم مويــح (Umm Muweih) فــي منطقة التلال السفلية، البرج والجدران في الركن الشمالي قد دمرتهم الفيضانات، ولا يوجد دليل على وجود البئر في المحطة، وربما يكون في المنطقة المفتوحة في الجانب الشمالي، وبها بئر حديــث هو بئر الموييه، وبها صهريج للمياه ملتصق بالحوائط في الركن الجنوبي الشرقي، وعلى بعد حوالي ٥٠٠م إلــى الشــمال الغربي يوجد تل صغير يحتوى على رسومات فرعونية وكتابات لاتينية وقد تدل تلك الرســومات على أن هذا الموقع موجود منذ العصر الفرعوني[٢٣٧]، وتبعد الموييه عن ليوكوس ليمن حوالي ١١١كم، وتبلغ المسافة بينها وبين الحمامات حوالي ١٦كم[٢٣٨]، بينما تبعد عن قفط حوالي ٦٣كم[٢٣٩].

---

(228) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p 169 .
(229) Murray, Op. Cit.,p.146.
(230) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p. 178

(*)الإله Pan أوMin كان حامي المسافرين في الصحراء الشرقية انظر:-

- Meredith, Op .Cit.,(2) p. 98.

(231) Alston , Op , Cit ., p . 195
(232) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p. 178
(233) Nibbi, G.M. 17 (1975) pp.34. 44.
(234) Murray, Op. Cit.,p.146.
(235) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p. 16
(236) Murray, Op. Cit.,p.146
(237) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p. 178
(238) Ibid , p . 169 .
(239) Murray, Op. Cit.,p.146

محطة قصر البنات (Kaser El Banat)

ســميت هــذه المحطــة (أنظر ملحق رقم ٢٣، ٢٤) بهذا الاسم لوجود كتابات على بعض الصخور المنعزلة شمال المحطة تعرف بقصر البنات[٢٤٠].

تقع محطة قصر البنات في منطقة التلال السفلية، وهى المحطة الأصغر حجماً ما بين المحطات التي تقع على طول هذا الطريق، وبها حجرات تقع داخل جدران المحطة على امتداد الجوانب الأربعة، ولا يوجد مــا يشير إلى وجود أبراج الدفاع ما عدا إمكانية وجودها في الركن الجنوبي الشرقي، وقد يكون هناك العديد من الصهاريج في الناحية الجنوبية للمحطة، ولكن لا يوجد دليل على وجود بئر بها[٢٤١].

وتبعد هذه المحطة عن ليوكوس ليمن حوالي ١٢٥كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة المويه حوالي ١٤كم[٢٤٢]، بينما تبعد عن قفط حوالي ٤٨كم[٢٤٣].

محطة اللقيطه (El Laqeita)

كانت هذه المحطة نقطة توقف رئيسية على كل من طريقي قفط – برينيكى و قفط – ليوكوس ليمن، وتعتــبر نقطة التقاء بين الطريقين، فضلاً عن أنها كانت أكثر مصادر المياه سهوله وأقربهم للنيل[٢٤٤]. وتبعد هــذه المحطــة عن ليوكوس ليمن حوالي ١٤٠كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة قصر البنات حوالي ١٥ كم[٢٤٥]، وتبعد عن قفط حوالي ٣٤كم[٢٤٦].

محطة الماتولا(El Matula) (*)

هــي المحطة الأخيرة (أنظر ملحق رقم ٢٥) على هذا الطريق قبل محطة قفط، وبها تل مدرج إلى الشمال يشرف على المحطة، وجعل هذا التل كنقطة دفاع يصعب اختراقها (*) [٢٤٧]

وبنيــت حجــراتها بالطوب الآجر المجفف(*) [٢٤٨] مما يشير إلى، إما أنها لم تبن بغرض استخدامها كنقطة دفاع وحماية على الطريق أو انه اكتفى بالتل المدرج كنقطة دفاع، ولذلك لم تكن هناك حاجه إلى بناء المحطــة بشكل قوى ومحصن. ولا يوجد دليل على وجود البئر أو صهريج المياه، ومع ذلك فإن أحدهما أو

---

(240) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p. 179 .
(241) Ibid
(242) Ibid, p. 169.
(243) Murray, Op. Cit., p. 146
(244) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p. 179 .
(245) Ibid, p. 169.
(246) Murray, Op. Cit., p. 146

(*) يطلق العرب علي هذه المحطة اسم وكالة المفارق(El Mafarek) أو وادي القرن، (Wadi El Qurn) ويطلق عليها ابن جبير (Ibn Gubayer) اسم وكالة الديه (Wekalat El Diyah) راجع/
Murray, Loc .Cit.

(*) ولحوالي ٦كم إلى الشرق يوجد علم المفارق Alam El Mafarek والتي تعني راية نقطة التقاطع والتي من المحتمل أنها كانت نقطة التقاء مع طريق الجمال إلى قنا. راجع:
-Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p. 179 .

(247) Ibid.

(*)ولا يوجــد دلــيل علي وجود الطوب المجفف في الجدران الخارجية لأي من الهيدريومات علي طول الطريق غير التي في الماتولا.
راجع: - Ibid., p. 180.

(248) Ibid.

كلاهمـــا ربما قد غمر تحت الأنقاض، ولم يكن هناك بئر فإن المياه إما إنها تحمل من النيل أو من الآبار في اللقيطة(٢٤٩) .

وتـــبعد هذه المحطة عن ليوكوس ليمن حوالي ١٥٧كم، وتبلغ المسافة بينها وبين اللقيطة ١٧كم(٢٥٠). بينما تبعد عن قفط حوالي ٢٠كم(٢٥١).

المحطـــة التـــي تنتهي إليها الرحلة البحر الأحمر إلى النيل هي محطة قفط، والتي حملت إلينا نتائج البحـــث لمحـــة عـــن الأهمية الاقتصادية للمكان في العصر الروماني كنهاية للطريق(٢٥٢)، وتبعد قفط عن ليوكوس ليمن حوالي ١٧٤كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة الماتولا حوالي ١٧كم(٢٥٣).

د- طريق قنا (Kaenopolis) – فيلوتيراس (Philoteras)

طريق قنا – فيلوتيراس هو أحد الطرق التي تشق الصحراء الشرقية لتربط البحر الأحمر بنهر النيل. ويبدو أن هذا الطريق كان مستخدماً منذ أقدم العصور، حيث وجد نقش للأسرة السادسة والعشرين بالقرب من مـــناجم فوســـفات واصـــف (Wasif) (٢٥٤)، وكذلـــك دل العمـــل الأثـــرى إلـــى أن ميناء وادي جواسيس (W.Gawasis) (٢٥٥) والـــذي حـــددMurray بقاياه على أنها بقايا ميناء فيلوتيراس(*) (٢٥٦) هو ميناء الدولة الوســـطى، ممـــا يشير إلى أن هذا الطريق كان مطروقاً منذ العصر الفرعوني(٢٥٧)، واستخدم أيضاً من قبل الفـــرس حيـــث وجـــدت خرطوشة الملك دارا الأول، (Darius I) (٢٥٨) فضلاً عن استخدام هذا الميناء في العصرين البطلمى والروماني(٢٥٩).

ويـــبدو أن هـــذا الطـــريق كطريق تجارى، كان أكثر استخداماً في العصر البطلمى منه في العصر الرومانـــي، وذلـــك لكثرة النقوش البطلمية التي عثر عليها في أماكن متفرقة على طول هذا الطريق، ومنها العـــثور علـــى ثـــلاث نقـــوش بطلمية أحدهما باسم بطلميوس السادس فيلوميتورا (Philometora) وملكته كليوباترا(٢٦٠) في حين أن فحص أنقاض محطات هذا الطريق دل على انه لم يكن يعج بتجارة البحر الأحمر فـــي العصور الرومانية(٢٦١) ويبلغ طول هذا الطريق من البحر الأحمر إلى النيل حوالي ١٦٠كم(٢٦٢)، وبذلك

(249) Ibid, pp.179, 180.
(250) Ibid, p . 169 .
(251) Murray, Op. Cit., p. 146.
(252) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p. 180 .
(253) Ibid, p . 169 .
(254) Murray, Op. Cit., p. 146.
(255) Zitterkopf and Sidebotham , Op. Cit ., p. 162 .

(*) علي بعد بعض الأميال إلى الداخل من فيلوتيراس في وادي جاسوس (Gasus) عثر علي مستوطنة مبعثرة تحتوي علي بقايا آثار يونانية– رومانية ربما يكون هذا الاينوم (Aenym) الذي يعتبره بليني اسماً آخر لفيلوتيراس. Meredith , Loc. Cit., (2),p. - 102

(256) Murray, Loc . Cit.
(257) Zitterkopf and Sidebotham ,Loc. Cit . ; Meredith, Op. Cit., (1) p. 105
(258) Murray, Loc . Cit.
(259) Ibid. ;Zitterkopf and Sidebotham ,Loc. Cit
(260) Meredith ,Op. Cit ., (2) p. 102.
(261) Ibid, (1).p. 105
(262) Zitterkopf and Sidebotham ,Loc. Cit

فـإن هذا الطريق يعد اقصر الطرق الممتدة من البحر الأحمر إلى النيل، حيث انه اقصر من الطريق الممتد من قفط – ليوكوس ليمن بحوالي ١٥كم.

ويبلغ عدد المحطات التي تقع على الطريق ما بين قفط وفيلوتيراس أربع محطات.

والطريق يصعد وادي جواسيس، يعبره إلى وادي جاسوس، ثم تتجه حتى نهايته، ومن الخط الفاصل يمـتد حـتى وادي سـاجي (w. sagi)، ثـم إلـى محطـة **سمنه (Semnah)** [٢٦٣]، التي يوجد بها قلعة (Castellum) رومانـية، فضلاً عن وجود محاجر رومانية عالية، ويوجد أسفل تلك المحاجر قرية صغيرة لعمـال المـناجم[٢٦٤]، وربما يدل هذا على أن الرومان لم يستخدموا هذا الطريق كطريق تجارى بشكل كبير بقدر ما استخدموه كطريق يوصلهم إلى المحاجر والمناجم المنتشرة علي طوله، ويسهل استغلالهم لها ويحقق لهم أقصى استفادة منها.وتبعد محطة سمنه عن فيلوتيراس حوالى ٤٦كم[٢٦٥]، بينما تبعد عن قنا حوالي ١٠٥ كم[٢٦٦].

ومن محطة سمنه يمتد الطريق على طول وادي جيدامى (Gidami) حتى محطة جيدامى نفسها[٢٦٧]، وتبعد هذه المحطة عن فيلوتيراس بحوالي ٧٨كم، بينما تبعد عن محطة سمنه بحوالي ٣٢كم[٢٦٨]، وتبعد عن قنا بحوالي ٧٣كم[٢٦٩].

ومن وادى جيدامى يمتد الطريق حتى يصل إلى وادي القرية، ثم محطة القرية نفسها[٢٧٠] وفى محطة القرية يتفرع الطريق في اتجاه الجنوب الشرقي مروراً بالحمامة (El Hammama) ، ثم محطة سمنة ثم ينـتهى إلى وادي جاسوس (Gasus) [٢٧١]، وتبعد محطة قرية (Kreyah) عن فيلوتيراس حوالي ١٠٧كم، بيـنما تبلغ المسافة بينها وبين محطة جيدامى حوالي ٢٩كم[٢٧٢]، بينما تبعد عن قنا ٤٤كم[٢٧٣]، ومن محطة القـرية تمتد الطريق نحو الجنوب حتى تصل إلى محطة (Aras) التي تقع على طريق ميوس هورموس – قفط، وبالتالي فإن طريق فيلوتيراس – قنا تلتقي بطريق فيلوتيراس فى هذه المحطة[٢٧٤] وتبعد محطة الأراس عن فيلوتيراس بحوالي ١٣٠كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة القرية حوالي ٢٣كم[٢٧٥] بينما تبعد عن قنا بحوالي ٢١كم[٢٧٦].

ثم تأتى المحطة النهائية على هذا الطريق وهى محطة قنا والتي تقع على النيل، وتبعد قنا فيلوتيراس بحوالي ١٥١كم، بينما تبلغ المسافة بينها وبين محطة الأراس حوالي ٢١كم[٢٧٧].

---

(263) Ibid., p. 162 .
(264) Meredith, (2), p. 106.
(265) Zitterkopf and Sidebotham , Op. Cit ., p. 169
(266) Murray, Op. Cit., p. 146.
(267) Zitterkopf & Sidebotham ,Loc. Cit ., p. 162.
(268) Ibid, p . 169 .
(269) Murray, Loc . Cit
(270) Zitterkopf & Sidebotham , Op. Cit ., p. 162
(271) Ibid.
(272) Ibid., p . 169
(273) Murray., Op. Cit., p. 146.
(274) Ibid., plan .,p.139
(275) Zitterkopf & Sidebotham ., Op. Cit . p. 169 .
(276) Murray., Op. Cit., p. 146.
(277) Zitterkopf & Sidebotham ., Op. Cit ., p. 169

هـ-طريق هادريان (Via Hadrian)

لقد أقام هادريان (١١٧م –١٣٨م) طريقاً جديداً سمى من بعده باسمه[٢٧٨]، ويرى Murray [٢٧٩] أن هذا الطريق من المحتمل انه كان مخططاً ليربط مدينة أنطينوى (Antinoe) (*) (الشيخ عبادة) بجميع الموانئ الواقعة علـى البحر الأحمر تقريباً وذلك لأن هادريان ربما أراد أن يجعل من مدينته الجديدة سوقاً تجارياً كبـيراً، تـتجه إليه غالبية التجارة القادمة عبر البحر الأحمر والتي تفرغ معظم حمولاتها في تلك الموانى. ويـرى Charlesworth" **أن الغـرض من إنشاء هذا الطريق هو تشجيع التجارة عن طريق تخفيض مدة الرحلة من البحر الأحمر إلى النيل**"[٢٨٠]

ولقد سجل هادريان افتتاح هذا الطريق على نقش مؤرخ بعام ١٣٧م ولقد جاء في النقش ما يلي :–

" لقـد قـام الإمـبراطور قيصـر تـراجان هادريـان أغسطس Hadrian (Caeser Trajan Augustus) – مـع ذكـر العديـد مـن الألقاب الأخرى – بافتتاح طريق هادريان الجديد الطولي الآمن والممهـد مـن برينيكي إلى أنطينوبوليس ولقد زود الطريق بمحطات المياه الوفيرة والاستراحات ومراكز الآمن على طول الطريق"[٢٨١]

وطـبقاً ما جاء في هذا النقش فإن طريق هادريان يمتد من مدينة انطينوى على الضفة الشرقية للنيل فـي الشـمال الغربي إلى ميناء برينيكى على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر في الجنوب الشرقي أي أنه يمر بمختلف الموانئ الواقعة على البحر الأحمر وأيضاً الطرق التي تصله بالنيل.

كما أن النقش يشير إلى أن هادريان قد أقام العديد من محطات المياه، والاستراحات، ومراكز الأمن علـى امـتداد طـول الطـريق، وذلك لخدمة التجارة والتجار، وضمان أمنهم وسلامتهم، فضلاً عن حماية حمولاتهم التجارية، وحماية المسافرين عبر هذا الطريق أيضاً.

ويـرى "Johnson" أن هـذا الطـريق ربمـا استخدم لوقت ما، ولكن لا يوجد دليل على استمرار استخدامها بعد عصر هادريان[٢٨٢]، وذلك لأن هذا الطريق ربما أنشئ بغرض كسب وده والتقرب إليه.

ولقد ذكر هذا الطريق كطريق قديم سمى بسكة العجل (Sikkat El Agal) [٢٨٣] وقد يدل هذا الاسم على أن هذا الطريق كان يستخدم في مرحلة أو أكثر من مراحله فقط للعربات ذات العجل.

وتترك طريق هادريان مدينة انطينوى لتأخذ طريق وادي طرفة (Tarfa) [٢٨٤]، ثم يمر بوادي رجالة (W.Raggala) [٢٨٥] ، وربما يشير هذا الاسم إلى أن هذا الوادي سمى بوادي الرجالة لصعوبة مـــرور

---

(278) Charlesworth, Op. Cit., P. 22
(279) Murray, Op. Cit., P. 139.

(*) بني الإمبراطور هادريان هذه المدينة عام ١٣٠م في صعيد مصر تخليداً لذكري غلامه المحبوب أنطونينوس (Antoninus) الذي توفي هناك، ولقد بنيت المدينة علي الضفة الشرقية للنيل قبالة هيرموبوليس ماجنا (الاشمونين) .Ibid. p. 149 –

(280) Charlesworth, Loc. Cit.
(281) O.G.I..S , 701. ; Meredith , Op .Cit,(2) p. 101.
(282) Johnson, A, C, Roman Egypt to the Reign of Diocletian. Baltimore. , (1936)p.403.
(283) Murray, Op. Cit., p. 149.
(284) Ibid
(285) Ibid.

العربات ذات العجلات به لذلك فإنها كانت تقطع سيراً على الأقدام(*).

وبعد أن يترك الطريق وادي رجالة يصل إلى وادي حواشيه (W. Hawashiya) ثم يعبر سيراً على الأقدام جبل أبو هاد (Gebel Abu Had) ومن ثم إلى داخل السهل الساحلي حتى بئر أبو نخلة(٢٨٦).

ومـــن بئر أبو نخلة (Abu Nakhlah) يمتد الطريق ناحية الجنوب كطريق ممهد يبلغ اتساعه ٢٠-٢٥م، ومؤشرة بالقليل من النصب (الأعمدة) على كلا الجانبين لحوالي ٢٠م كمسافة فاصلة، ثم يبتعد الطريق قلـــيلاً نحـــو الجنوب حتى يصل إلى العبابدة (Ababda) وهى ليست مثل سكة العجل، لكن مثل سكة العجم (طـــريق الأجانـــب) (Road Of Foreigners) (٢٨٧)، ثـــم يصل الطريق إلى ميوس هورموس حيث يلتقي (طريق هادريان) مع الطريق القادم من قفط إلى ميوس هورموس، وربما كانت القوافل التجارية القادمة عبر الـــبحر الأحمر تفرغ حمولتها في ميناء ميوس هورموس ثم تنقل بعد ذلك إما إلى مدينة أنطينوى عبر طريق هادريان، أو أنها كانت تنقل إلى قفط عن طريق ميوس هورموس.

وجنوب ميوس هورموس ينعطف الطريق إلى الداخل إلى بير أم دلفا (Bir Umm Dalfa) (٢٨٨) ثم يـــترك الطريق التلال السفحية مرة أخري بالقرب من جبل أبو بيدون (Abu Bedun) حتى تصل إلى وادي أبـــو قـــرية (W. Abu Kariah) (٢٨٩) وفى وادي أبو قرية توجد محطة تقع شمال شرق جبل كلاوديوس، تسمى محطة أبو قرية، وبها صهريج ضخم، وتتبع هذه المحطة طريق هادريان(٢٩٠).

ثـــم يلتف طريق هادريان في الداخل من ميوس هورموس، وذلك لكي يعيد ربط الشاطئ في سفاجا (Safaga) = القصير(٢٩١)، وبعد أن يدور الطريق داخل الأراضي في وادي أبو قرية يظل قريباً من الساحل حـــتى نهايته(٢٩٢)، وخلال تلك المسافة يمر الطريق حتى يصل إلى الشاطئ بالقرب من مدخل وادي بارود (W.Barud)، ومـــن ثـــم يـــتجه الطـــريق ناحية الجنوب حتى يصل إلى ميناء فيلوتيراس فى مدخل وادي الجواســـيس، ثـــم يصـــل إلـــى الهيدريوما التي في كويى (kuwe)، ثم يمتد حتى يصل إلى ميناء نيخيسيا (Nichesia) ومن نيخيسيا يمتد حتى يصل إلى المحطة التي في مرسى دابر (Mersa Daber) بالقرب من رأس صمدي (Ras Samadi) (٢٩٣).

يعـــبر طريق هادريان أماكن غير ملائمة لمرور العربات ذات العجلات، وعند بئر رانجا (Ranga) - القلـــيل الملوحـــة - يتشـــعب الطريقحيث يذهب فرع منه بشكل مستقيم إلى محطة مياه فيتوس (Vetus

(*) ويلاحـــظ عـــند الاتجاه شمالاً وجود العديد من المساحات التي لا يوجد بها شئ سواء هيدريومات أو محطات أو محطات عسكرية، وذلك حتى تلتف إلى الداخل عبر الصحراء في النهاية.

(Meredith, Op. Cit., (2) P. 101.)

(286) Murray,Loc.Cit.
(287) Ibid.
(288) Ibid.
(289) Ibid
(290) Meredith , Op. Cit.,(2) p. 105.
(291) Ibid.
(292) Ibid.,p. 101
(293) Murray, Loc . Cit.

(Hydreuma)، بيـنما يذهب الفرع الآخر إلى محطة صغيرة في نهاية مدخل محطة لحامى (Lehami) ثم تتجه بشكل مستقيم إلى برينيكى[٢٩٤](*)(*)

و- الطريق من أبوللونوبوليس إلى بيرينيكي

يـبدو أن هـذا الطـريق قد استخدم بشكل أساسي أثناء العصر البطلمى[٢٩٥] حيث أن حركة المرور الـبرية كانـت تـتجه إلى أبو للونوبوليس ماجنا (Apollonopolis Magna)، ولكن في العصر الروماني أصـبحت قفـط مركـزاً تجاريـاً بارزاً على النيل لذلك فقد تحولت حركة المرور من أبو للونوبوليس إلى قفط[٢٩٦].

ولم يذكر الجغرافيون القدامى للعصر الروماني هذا الطريق* على الرغم من أن النقوش التي ترجع إلى عصر الأسرات(*) والعصر البطلمى تثبت أن الطريق كان يصل إلى النيل هنا في أبو للونوبوليس(*)[٢٩٧].

وتتـبع الطـريق من أبو للونوبوليس ماجنا إلى برينيكى (Berence) فى مرحلتين منها وجزء من المـرحلة الثالـثة طـريق القدمـاء المصريين إلى مناجم الذهب في بارامية (Barramiyah) (بئر الميه) وسوكارى (Sukari) [٢٩٨] ومدينة أبو للونوبوليس التي تقع على بعد خمسة أميال من قفط[٢٩٩].

وعلـى امـتداد هـذا الطريق تقع خمس محطات ابتداءً من المحطة الأولى بعد أبوللونوبوليس حتى المحطة الأخيرة والتي يلتقي عندها الطريق بطريق برينيكى.

والمحطـة الأولـى على هذا الطريق هي محطة **جهاد (Gihad)**، وتقع هذه المحطة في وادي عباد (Abbad) والذي يبعد حوالي ١٥ميلاً رومانياً من ابوللونوبوليس[٣٠٠].

وتعتـبر هذه المحطة هي المحطة الأولى من النيل، ويبدو أن هذه المحطة كانت تستخدم منذ العصر الفرعونـي حيـث وجـد بها خرطوشة للملك الفرعوني توت عنخ آمون (Tut,ankhamon)[٣٠١] واستمر

---

(294) Ibid.

(*) وللحصـول علـي المياه علي الشاطئ كان يتم حفر الآبار في طبقات الأودية المتسعة لمسافات قليلة من البحر، خاصة وان هناك العديد من الأماكن كانت نادراً ما تتعرض للأمطار المفاجئة . .Ibid–

(*) حالـة الأنقاض في الهيدريوماتا في سفاجا وكويي ربما تفترض وجود محطات أخري في السابق في مداخل كل الأودية مثل، أصيل (Essel) ، وأم غاج (Umm Ghag) ورانجا . .Ibid

(295) Alston ., Op . Cit . p . 194.

(296) Zitterkopf and Sidebotham ., Op. Cit , p. 156.

(*) لقد ذكر سترابون المدينة (مدينة أبو للونوبوليس) قفط وقال أنها تقع علي مسافة ليست بعيدة من قفط أنظر: Strabo .,XV11, -1,45- 46.

(*) العديـد من النقوش الهيروغليفية وجدت علي أو بالقرب من الطريق والكثير منها في وادي عباد(Abbad) وبعضها في أم عواد شـيلول (Umm , Awad , Shelul)، وفي وادي خريت (W. khrit) والبعض الآخر في محطة بارامية (Barramiyah) ، انظر:- Meredith., Op. Cit.,(2) P . 98

(297) Ibid., p . 99 .

(298) Murray, Op. Cit, p. 145.

(299) Ibid., p. 139.

(300) Ibid.p. 145.

(301) Ibid

اســتخدامها في العصر البطلمى وذلك لوجود نقوش بطلمية على حجرين مبنيين على حوائطها[٣٠٢](*) وتبعد هذه المحطة عن ابوللونوبوليس حوالي ٢٢كم[٣٠٣]

وتلــي **محطة جهاد في اتجاه الطريق** نحو الشرق محطة كانيس (Kanis) (أنظر ملحق رقم ٢٦). وتقع هذه المحطة بجوار معبد الملك الفرعوني سيتي الأول (Seti I) في وادي عباد[٣٠٤]، وتتميز هذه المحطة بطــابع يجمــع بين الشخصيتين اليونانية والرومانية مما يدل على أن هذه المحطة قد أعيد بنائها في العصر الروماني[٣٠٥] وتبعد هذه المحطة عن ابوللونوبوليس حوالي ٤٥كم[٣٠٦].

وإلى الشرق من محطة كانيس تأتي محطة أبو قرية، وتحتوى هذه المحطة على اثنين من الخزانات ذات الشكل الأسطواني، وتبعد هذه المحطة عن ابوللونوبوليس حوالي ٨٨كم[٣٠٧]

والمحطة قبل الأخيرة على هذا الطريق هي **محطة ساموت (Samut)** ويبدو أن هذه المحطة كانت أهــم مركز لجمع مسحوق الذهب من المناجم في سيبريت (Sibrit) ودانكاش (Dankash)، ويوجد بها بئر عمقه حوالي ٢٠م، وتبعد هذه المحطة عن ابوللونوبوليس حوالي ١١٤كم[٣٠٨].

أما المحطة الأخيرة على هذا الطريق هي **محطة دويق (Dweg)** أو "فالاكرون"(Phalacron) (*)، والتــي يلتقي عندها طريق ابوللونوبوليس بطريق برينيكى[٣٠٩]، وهى مفترق طرق أيضاً، وذلك لان الطريق القادم من برينيكى يتفرع عند هذه المحطة إلى فرعين، أحدهما يذهب في اتجاه الشمال الغربي حتى يصل إلى قفط، بينما يتجه الفرع الآخر نحو الغرب حتى يصل إلى ابوللونوبوليس[٣١٠]، والمسافة من هذه المحطة حتى ابوللونوبوليس حوالي ١٦٦كم[٣١١].

ثانياً : الطرق البديلة والفرعية:

هــناك العديــد مــن الطرق البديلة والفرعية لعبور الصحراء، وخاصة في الجزء الأوسط والجزء الشمالي منها، وكانت هذه الطرق تستخدم بسلاسة تامة للسفر في بعض الأوقات ولبعض الأغراض[٣١٢].

---

(302) Meredith, Op.Cit., (2), p .99 .

(*) اســتخدم العــرب هــذا الطريق تحت اسم عيداب (Aidab) حيث كان الطريق المفضل لديهم لأنه كان مناسباً جداً لمرور الحجاج Murray , Loc . Cit

(303) Ibid.

(304) Ibid.

(305) Meredith ,Loc . Cit.(2)

(306) Murray, Loc . Cit.

(307) Ibid..

(308) Ibid.

(*) وتعني، في اللغة اليونانية القديمة والحديثة علي السواء" الأقرع" ويبدو أنه كان بسبب فقرها في النبات من حولها.(عن أ.د/السعدني).

(309) Ibid.

(310) Ibid, plan , p .139.

(311) Ibid.,p .145.

(312) Zitterkopf and Sidebotham , Op. Cit ., pp. 161, 162 .

ولقـــد كـــان هناك طريقان بديلان ذاتا أهمية إلى الشمال وإلى الجنوب من الطريق الوسطى (قفط- لـــيوكوس ليمـــن) ، وهـــذان الطريقان مؤشران بالمحطات[٣١٣]، بالإضافة إلى الطرق الأخرى التي تقع في المنطقة الشمالية من الصحراء الشرقية[٣١٤].

١-الطرق التي تمتد وسط الصحراء الشرقية

(أ)- الطريق الموازى لطريق قنا - فيلوتيراس

ويعتـــبر هذا الطريق من الطرق البديلة، ويتفرع هذا الطريق من طريق قنا- فيلوتيراس عند محطة القرية، ومن ثم يتجه إلى الجنوب الشرقي مروراً بوادي حمامه (Hammamah)[*] ، حتى يصل إلى محطة سمنه (Semnah) [٣١٥]، بالقرب من محطة سمنه كان يوجد منجم ذهب، ثم يسير الطريق بواصف (Wasif) حتى يصل إلى قمة وادي جاسوس (Gasus) [٣١٦].

(ب)- الطريق الموازى لطريق قفط - ليوكوس ليمن

وهـــذا الطريق أيضاً من الطرق البديلة، ويتفرع من الطريق الصحراوي المركزي (قفط- ليوكوس ليمن) من شرق مدخل النخيل على شاطئ البحر الأحمر، ثم تصعد إلى وادي (W.karimثم إلى المحطة في بـــئر كـــريم، ويســـتمر الطـــريق حتى وادي الحمامات (Hammamat) ووادي المويليح، ثم وادي الكاش (W.Qash) ثم يعود ليربط الطريق الصحراوي المركزي بالقرب من محطة لقيطة (Laqeita) أو فوينيكون (Phoinicon) [٣١٧].

غـــير المســـتعمرة في بئر كريم لم يكن هناك محطات معروفة على هذا الطريق على الرغم من أن المحطة ديدامى (Didami) على طريق برينيكى تقع في الوادي الموازى لوادي الكاش[٣١٨].

(ج)- الطريق من جبل كلاوديانوس إلى ليوكوس ليمن

الطـــريق الداخلي من مونس كلاوديانوس على ليوكوس ليمن من المحتمل أنه كان يستخدم فقط عن طـــريق الهجانة (aladramedaria) (Camel Potors) [٣١٩]ويتجه هذا الطريق من جبل كلاوديانوس الذي يبعد عن البحر مسافة ٣٠ميل[٣٢٠] ناحية الجنوب حتى يلتقي بطريق قفط – فيلوتيراس في **محطة سمنه** وهى المحطة الأولى على هذا الطريق[٣٢١].

المحطة الثانية على هذا الطريق هي محطة النخيل (Nakhel) ، وفيها بئر مياه في وادي النوم (W. bed)، وعلى بعد حوالي ٧ أو ٨ بوصات توجد آبار مياه ترتفع من أسفل سلسله صخور تحت المياه، وهى

---

(313) Ibid , P . 161.
(314) Murray, Op. Cit., Plan, p.139

(*) كانت محطة حمامة يجلب إليها الحديد من وادي أبو جريدة (Abu Geridah) ليصهر فيها. Ibid.

(315) Zitterkopf and Sidebotham , Op. Cit ., p. 162 .
(316) Murray, Op. Cit., p. 146.
(317) Zitterkopf and Sidebotham ., Op. Cit ., p. 162 .
(318) Ibid.
(319) Murray., Op. Cit. p. 148.
(320) Charlesworth ., Op. Cit. P . 21
(321) Murray., Op. Cit. p. 149.

مالحــة ولكنها صالحة للشرب، وهناك أيضاً بضع وسبعون كوخا(*) بنو جميعا من حجر" الدبش"، ويعتقد أن هــذا المكــان إما انه كان مستعمرة تعدين أو حامية عسكرية، والأرجح انه كان مأوى بشكل مؤقت لبعض الســكان من القصير في العصور الرومانية، ربما أثناء طاعون أو اجتياح خارجي، فضلاً عن وجود منزل (خان) صغير أو هيدريوما بجوار البئر السابق ذكره[٣٢٢]

ويلاحــظ أن هــذا الطريق يربط طريق قفط – ليوكوس ليمن في مدخل وادي النخيل، وبالتالي فإن طــريق قــنا– فيلوتيراس والمحطات التي تقع على امتداده، لابد وأن تنتهي على البحر الأحمر في ليوكوس ليمن، وهكذا فإن ميناء ليوكوس ليمن (القصير) قد يخدم طريق قنا– فيلوتيراس أيضاً[٣٢٣].

٢- الطرق التي تمتد شمال الصحراء الشرقية:

يحتوى الجزء الشمالي من الصحراء الشرقية على العديد من المحاجر منها جبل بورفايريتيس، وجبل كلاوديــانوس[٣٢٤] لذلك فإن تلك الطرق تعتبر طرق عربات نقل أكثر منها طرق قوافل تجارية، وذلك لان العديد من تلك المحاجر بها أعمدة يصل وزنها إلى ٢٠٠طن أو يزيد، وانه لمن الضروري لحمل تلك الأوزان الضخمة وجود طرق لعربات النقل وبشكل خاص في الاتصال بالطرق المنحدرة والسطحية[٣٢٥].

(أ) طريق جبل كلاوديانوس– قنا

ويتفرع هذه الطريق من محطة القرية التي تقع على الطريق من قنا إلى، فيلوتيراس، ثم يتجه شمالاً إلــى أبو زوال (AbuZawal) (أنظر ملحق رقم ٢٧، ٢٨، ٢٩) [٣٢٦]، ويعتبر"فيجال" "Weigal" محطة أبو زوال أول محطــة توقــف لــيلى للقوافل التجارية المارة على الطريق من مدينة كلاوديانوس إلى قنا[٣٢٧]، ويفــترض كل من "ميريديث" و "تريجينزا" وجود محطة ما بين محطتي القرية وأبو زوال وذلك لأن المسافة ما بين المحطتين كبيرة ولا يعقل أن تقطع تلك المسافة دون توقف[٣٢٨]، وتبعد محطة أبو زوال عن قنا حوالي ٨٦كم[٣٢٩]

وهــناك فــرع يخــرج من أبو زوال ويتجه نحو الغرب أسفل الوادي إلى وادي الفطيرى (W. El Fatiri)(أنظــر ملحــق رقم ٣٠) ثم يتجه يميناً ليعبر سهل نجع الطير (Nega,ater) إلى المحطة التي في الســاقية ليربط الطريق الآخر المتجه إلى قنا من محاجر بورفايريتس[٣٣٠]، وبعد أن يعبر الطريق أبو زوال يصل في النهاية إلى محاجر جبل كلاوديوس التي تبعد عن قنا حوالي ١١١كم[٣٣١]

(*) ولقد بنيت هذه الأكواخ جيداً حيث يوجد بها غرفة مركزية ذات مصطبة(Mastabah) للنساء (Harim) ، ومصطبة تقع في آخر الدار لصاحب المنزل. Ibid.

(322) Ibid.
(323) Zitterkopf and Sidebotham , Op. Cit ., p. 162 .
(324) Meredith , Op.Cit,(1) P . 94.
(325) Meredith and Tregenza , Op . Cit ., p . 198.
(326) Murray, Op. Cit., p. 148.
(327) Weigal ," Travel in the Upper Egyptian Deserts" , London, (1907) pp. 131, 132.
(328) Meredith and Tregenza , Op . Cit., pp. 131, 127
(329) Murray, Loc. Cit
(330) Tregenza , The Red Sea Mountains of Egypt, p. 44.
(331) Murray, Loc. Cit.

(ب) الطريق من الزرقة إلى جبل الدخان (بورفايريتس)

وهــذا الطريق يتجه شمالاً على امتداد السهل المرتفع من وادي فطيرا الزرقة (Fatira El Zerqa Wadi.) عــبر الحــد الفاصل السفلي إلى منعطف وادي غزا (W.Ghaza) [٣٣٢]، وعلى الرغم من أن هذا الطــريق وبشــكل لا يــرقى إليه الشك هو طريق روماني إلا انه من المحتمل أن هذا الطريق كان يستخدم للحمــولات الخفــيفة التــي تنقل من مستعمرة حجر السماق في جبل الدخان، ويبدو انه لا يوجد دليل على استخدام هذا الطريق كطريق يربط بين ميوس هورموس الرئيسية في وادي الأطرش[٣٣٣].

(ج)- الطريق من محطة البادية (El Badiah) إلى جبل الدخان

فــي البادية على الطريق من قنا إلى ميوس هورموس يوجد ممر مشاة يجرى لأعلى نحو التلال إلى المحاجر جبل الدخان[٣٣٤]، ويذكر Stuart أن هذا الطريق قد يكون بمثابة معبر من وادي بالى (W. Bali) إلــى وادي أم ســدره (W. Umm Sidrah)، وأن هــذا الطــريق يبدو انه كان يستخدم لعربات النقل ذات العجــلات، وربمــا استخدم في نقل أحجار ضخمة، وأن المرور كان يتم بطريقة سهلة عبر الممر أو الجسر الصناعي[٣٣٥]،

ولكن الجمال في هذا الممر تحتاج إلى الالتفاف ٢٥كم عن طريق وادي أم سدره، وفى السابق كانت العربات التي تسير في هذا الطريق لابد لها أن تأخذ هذا المنعطف[٣٣٦]،

تفرعات الطريق في البادية إلى ميوس هورموس تأخذ شكلاً مستقيماً في نهايتها على بعد ١٨١كم من قــنا بدون أي محطات أخرى زائدة، ومن تلك الأفرع الفرع الذي يصل إلى محاجر بورفايريتس، والذي يقع علــى بعــد مــترات من بقايا منحدر يستخدم في تحميل العربات ذات المزاليج في مدخل وادي سدره، ومن منحدر التحميل هذا إلى المحجر في بورفايريتس مسافة حوالي ١٠كم[٣٣٧]،

في منتصف الطريق (٧كم من المنحدر) هناك مبنى مهدم وهو دير أم سدره في ملتقى وادي المحجر (وادي المعمــل W. El Maamal) مع الوادي الرئيسي- وادي أم سدره- ثم يصل الطريق إلى المدينة في محاجر بورفايريتس،(*) [٣٣٨] وتبلغ مسافة هذا الطريق حوالي ٢٠ ميلاً[٣٣٩].

---

(332) Meredith and Tregenza , Op. Cit., p. 99.
(333) Ibid , p . 100.
(334) Murray , Op . Cit ., p . 147. ; Tregenza, Red Sea Mountains, p. 122.
(335) Stuart. W . V , " Gebel Dokhkhan ", CSJ , vol, 4 ,Cairo, (1910), pp.64-5
(336) Murray, Op. Cit., p. 143
(337) Ibid.

(*) فــي جبل بورفايريتس يوجد معبد اهدي إلى زيوس سيرابيس هيليوس (Zeus Serapis Helios) من قبل الإمبراطور هادريان، ويوجــد جــنوب غرب هذا المعبد بحوالي ١٠٠٠م سطح الممر الروماني المرتفع، والذي ينتهي إلى جانب جبل الدخان، والامتداد الأفقي لهذا الطريق ١٤٠٠م. وفي هذه المسافة يرتفع الطريق لحوالي ٦٠٠م. -Ibid ., pp . 147, 148.

(338) Ibid.
(339) Tregenza , The Red Sea Mountains , p . 125.

الفصل الثالث

النقل النهري

كـــان النيل أفضل وسيلة للمواصلات، لأنه كان في متناول كل إنسان في كل وقت[1]ويمكن الوصول إلــيه مـــن كل مكان في الوادي، ومن هنا كان النيل الطريق الطبيعي والعام والرئيسي للتجارة، ولقد ساعد التـــيار فـــي اتجاه مجري النهر حركة المرور، كما ساعدت الرياح الشمالية السائدة علي حمل المراكب إلى أعلاه ، بالإضافة إلى ذلك، فإن القنوات المائية ذ الحجم الكبير ساعدت علي نقل مراكب أصغر حجماً[2] مثل قناة الإسكندرية تلك القناة التي تعود إلى العصر الفرعوني، و اهتم بهذه القناة كل من البطالمة والرومان، لما لهـــا مـــن أهمية كوسيلة للنقل و التجارة ،وقد ساعد علي ذلك أنها كانت تبدأ من أحد فروع النيل الغربية، تصل حتى العاصمة[3] (*).

وكانت القنوات التي تتفرع من النيل تحمل قدراً كبيراً من المراكب التي تنقل البضائع إلى الإسكندرية حتى أن "سترابون" ذكر أن البضائع التي تحمل إلى الإسكندرية عن طريق هذه القنوات اكثر بكثير من التي ترد إليها عن طريق البحر[4].

كمـــا كـــان هناك طريق نهري يربط بين منف(*) والإسكندرية[5]فضلاً عن العديد من القنوات المائية التـــي كانت تربط النيل بالفيوم (أرسينوي)ومنها قناة بطوليمائيس هورموس (Πτολεμαιδός ὅρμους) التي تقع جنوب شرقي الفيوم عند اللاهون[6].

ولقـــد امـــتلأت هـــذه القـــناة بالســـفن التي كانت تغدو وتروح حاملة الناس والبضائع[7] وكذلك قناة باتســـونتيوس (πατσωντεύς) هـــي القناة الرئيسية التي كانت تغمر قرية كرانيس (Καρανίς) بالمياه، وتمـــر قبل وصولها إلى كرانيس بقرية باكخياس (أم الأثل) (Βαχιάς) ، وأيضا بقرية فيلادلفيا وتتبع هذه القناة من بحر يوسف ويبدو أنها هي التي تحمل الآن اسم بحر" الوردان". كما كانت تمر أيضا بقرية "بطلمية

---

(١) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٠.

(2) Johnson, Op. Cit., p. 400.

(٣) محمد فهمي عبد الباقي، قناة الإسكندرية "في ضوء نقوش من العصر الروماني" مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، العدد ١٣ ، ١٩٩٦م، ص ص ٨٥، ٩٥.

(*) كانـــت قرية "راقودة" المصرية تعتمد علي مياه هذه القناة وذكر "سترابون" أن شقيق بطلميوس الأول هو الذي حفرها، وهناك ستة نقوش عثر عليها في أواخر القرن التاسع عشر أوائل القرن العشرين ترتبط بوجه عام بقناة الإسكندرية، ما يدل علي استخدام هذه القـــناة فـــي الـــنقل وهـــو مـــا ورد فـــي الـــنقش الخـــامس مـــن تلـــك الـــنقوش الســـت، حيـــث جـــاء به "ἵνα νῆες....[χ]πήμονα φόρτον ἄγοιεν" ".......حتى تتمكن المراكب من نقل حمولتها بسهولة " ، راجع/ نفسه ، ص ص ٩٢، ٩٥ . عن هذه القناة أيضا انظر/ أبو اليسر فرح، النيل في المصادر الإغريقية، ص ١٩.

Frasr ,P. M., Ptolemaic Alexandria, Oxford, (1972) pp. 144,252

(4) Strabo, 17. 1.7.

(*) منف أو "ممفيس": (ميت رهينة الحالية) كانت من أهم المدن علي وادي النيل، وكانت عاصمة البلاد في الدولة القديمة، حتى بعد أن انتقلـت العاصمة إلى طيبة ظلت لها الأهمية. وبعد انتقال العاصمة إلى الإسكندرية في العصر البطلمي كانت تحتل المرتبة الثانية بعدها.

راجـــع/ -Fadia. Abou Baker," Memphis Under the Romans": "The Tax for the Harbour of Memphis" CP, II, (1989)p. 103.

(٥) فادية أبو بكر، منف في العصر البطلمي، ص ١٨٠.

(٦) آمال محمد الروبي، كرانيس – كوم أوشيم، ص ١٤٢ –١٤٣.

(٧) عاصم احمد حسين، المرجع السابق، ص ١٦٧.

الجديـــدة"، وربمـــا كل من قريتي ديمي و سوكنوبايونيسوس [٨] هكذا كانت هذه القناة تربط العديد من قري الفيوم بالنيل، ويبدو أن هذه القناة كانت تنقل محاصيل وبضائع تلك القرى إلى النيل ومنه إلى الإسكندرية أو أي وجهة أخرى.

أنواع المراكب النهرية:

كـــان هـــناك عـــدة أنـــواع من المراكب النهرية لنقل الغلال وكلها مراكب صغيرة؛ ولكن اختلفت البرديات في تحديد سعة كل منها.

(أ) النوع الأول: كيركوروس (κέρκουρος)[٩]

كـــان هذا النوع من المراكب يستخدم في النقل النهري ويؤكد ذلك قول "هاوبن" بأن الملكة كليوباترا الثانـــية، كانت تمتلك مراكب خاصة بها ذات أنواع مختلفة كان بينهما مراكب "الكيركوروس" وكانت تستخدم فـــي نقـــل الغلال عبر النهر[١٠]. ويؤكد علي ذلك أيضاً كل من "ماير" (Meijer) و"نيف" (Nijf) بقولهما أن هـــناك العديد من المراكب المختلفة، كانت تبحر عبر النيل وأن مراكب "الكيركوروس" كانت أكبرها، وأنها استخدمت لنقل الغلال إلى الإسكندرية[١١]. فضلاً عن أن هناك بعض البرديات التي ذكرت استخدام هذا النوع مـــن المراكب في النقل النهري منها بردية "موين" (Moen) التي تعود إلى العام ١٦٠ ق.م. والتي جاء فيها أن شخصـــاً يدعي هيراكليتوس (Ἡράκλειτος) كان يملك مركباً من نوع "الكيركوروس" وكانت حمولتها تبلغ حوالي ثلاثة آلاف تالنت (أي ما يساوي ٧٨ طن)[١٢].

وتبيـــن لـــنا كثير من الوثائق أن حمولة (ἀγωγίς) هذا النوع من المراكب ١٠٠٠ أردب[١٣] علي اعتـــبار أن ســـعتها تبلغ ٢٠٠٠ أردب بما يساوي ٢٠ طن، بينما في الوثيقة رقم ٤٠٧ من مجموعة أرشيف "ماكواري" (Macquarie). ذكرت حمولة هذا المركب ٨٠٠٠ أردب[١٤]وفي البردية رقم ٢٧ من مجموعة بـــردي (Enteuxes) جـــاءت ســـعة هـــذا المركـــب ١٠ آلاف أردب[١٥] هـــذا بالإضـــافة إلـــى المراكب

---

(٨) آمال الروبي، المرجع السابق.

(٩) عن هذا النوع من المراكب انظر:

Casson., Ships and Seamanship, pp. 163-166.

(10) Hauben, "Another Boat of Cleopatra II",ZPE,66,(1986), p. 148.

(11) Meijer, F. and Nijf, O.V., Trade, Transport and Society in the Ancient World, London, (1992) p. 150.

(12) Sijpestejn, P.J. "Three New Ptolemaic Documents on Transportation of Grain" CdE , 53, (1978) p. 110, notes., 9-10

(13) Cook, R.R.E., "An Archive of Ptolemaic Shipping Documents in the Macquarie Collection, ICP, 20 Copenhagen, (1991) p. 227, no, 407 (about 234/ 209 B.C); P. Erasm II, 25, 30, 32, 33,34, 35. 36, 37, 40, 42, 44, 51, 52; Sijpestejn, Op. Cit., p. 110; SB. XI. 11887; P. Strassb,5.

(14) Cook. Loc. Cit.

(15) P. Enteux, 27;

- أنظر أيضاً :

- Thompson D.J., "Nile Grain Transport under The Ptolemaic" in p. Garnsey, Trade in the Ancient Economic, London press, 1983, p. 73.

(كيركوروس أخاراكتوس) (κέρκουρος ἀχάρακτος) ولم تذكر الوثائق له شكلاً محدداً [١٦] والمركب (كيركوروس كافي) (κέρκουροσκάφη) وتتراوح سعتها ما بين ٢٠٠ إلى ٤٠٠٠ أردب[١٧].

(ب) **النوع الثاني: بروساجوجيس** (προσαγωγίς) وتتراوح سعة هذا المركب ما بين ٢٠٠ إلى ٣٥٠٠ أردباً[١٨].

(ج) **النوع الثالث: باكتون** (πάκτων): وتتراوح سعة هذا المركب ما بين ٣٠٠ إلى ١٢٠٠ أردب[١٩].

(د) **النوع الرابع: كوناوثيوس** (κοναυθίος): وتتراوح سعة هذا المركب ما بين ٢٠٠ إلى ٤٠٠٠ آلاف أردب[٢٠].

وعلي أية حال، فإننا نجد في إحدى برديات تبتونيس[٢١] إشارة إلى أن سعة المراكب النهرية الخاصة بنقل الغلال كانت تتراوح ما بين ٩٠٠ إلى ١٦ ألف أردب.

ومن خلال الوثائق البردية عموماً، نلاحظ أن النوعين الأول والثاني من المراكب، هما أكثر أنواع المراكب استخداماً لنقل الغلال، وربما كان ذلك بسبب، حجمها الكبير، وأن النوع الثالث والرابع هما اقل استخداماً بسبب صغر حجمها[٢٢].

وفي زمن البطالمة لعبت السفن دوراً هاماً في اقتصاديات البلاد، حيث كان يعتمد عليها بشكل رئيسي في عمليات النقل المختلفة، وخاصة عبر النيل الذي كان يشكل شبكة من الاتصالات المائية، امتدت مئات الكيلومترات. ولقد اكتسب الأسطول النهري أهمية كبري خاصة وانه كان ينقل كميات ضخمة من الغلال سنوياً إلى الإسكندرية[٢٣] ولقد كان ملوك وملكات البيت البطلمى يملكون سفناً خاصة بهم [٢٤]كما كان للأفراد أيضاً مراكباً خاصة بهم[٢٥].

أما مراكب **الملك البطلمي** فكانت عبارة عن أسطول من المراكب تروح وتغدو عبر نهر النيل وفروعه وكذلك عبر القنوات التي تتصل به، ولقد ذكرت لنا الوثائق البردية العديد من تلك السفن، ومنها وثيقة[٢٦] بردية تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م (٢٦٥ / ٢٦٤ ق.م) أي إلى عهد الملك بطلميوس الثاني

---

(16) Casson, Op. Cit., p. 344; P. Erasm, 39.

(17) Hauben," Another Boat of Cleopatra II,P.148; P. Lille, 225; P. Tebt, III, 1035; P. Ryl., IV, 576, P. Erasm., 45, 50, P.C.Z., 293 ; Casson, Loc, cit.

(18) Cook, Op. Cit., P. 227. No, 406; P. Tebt, 825; SBXIV, 11887, 11962; P. Strassb., 562, 583; Thompson, Op. Cit., p. 67.

(19) BGU, VIII, 1741, 1743. X, 1933; SB,XIV. 11887, 11889; V, 8754

(٢٠) منتهي محمود الصاوي،، النقل النهري للغلال في مصر في عصر البطالمة، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش ،العدد ٢٠ ،القاهرة (٢٠٠٣)، ص٢٣٠.

(21) P. Tebt, III, 856.

(٢٢) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق.

(23) Hauben, H, "Le Transport Fluval en Egypte ptolemaique les Bateau du Roi et de La Reine (A la pieuse Memorede Mere), CIP, XV, Bruxelles (1979), p. 68

(٢٤) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٦.

(٢٥) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ٦٥.

(26) P. Hib. I, 39, 11. 1-18 (about 264/5 B.C).

"فـيلادلفوس"، وهـــي عــبارة عن خطاب مرسل من شخص يدعي كسانثوس (Ξάνθος) إلى آخر يدعي إيوفـــرانور (Εὔφράνορ) وإن كانت سطور البردية لم توضح لنا وظيفة أي من الشخصين، إلا أن ناشرا الـــبردية يفترضـــا أن هذين الشخصين كانا علي علاقة بصوامع الغلال الملكية، وأن الغلال كانت ترسل في الـــبداية إلى "إيوفرانور" الذي كان يرسلها بدوره إلى كسانثوس والذي كان أعلي منزلة منه[٢٧]. ويتعلق هذا الخطاب بنقل غلال علي مركب مملوكة للملك البطلمي بطلميوس الثاني فيلادلفوس. وجاء فيها:-

"مـــن كســـانثوس إلى إيوفرانور. تحية. أعط أوامر للتسليم من خلال كيلليس (Κιλλέους) إلى حـــورس علـــي المركب (مركب نقل بضائع) الملكية والتي يديرها ويقودها المذكور آنفاً، "حورس" للغلال التي جبيت من الأراضي المستأجرة[*]من قبل اسكندر (Ἀλέξανδερος) وبرومينوس (Βρόμενους) ونيكوســـتراتوس (Νικοστράτους) وباوسانياس (Παυσανίου)، ودع كيلليس أو ربان السفينة يكتـــب لـــك إيصالاً، ويختم العينة، واحضرها إليّ، إلى اللقاء العام الواحد والعشرين، واحد من شهر توت، المرسل إليه، إيوفرانور".

ونخلـــص من هذه البردية أن الملك بطلميوس الثاني كان يملك مركباً كانت تستخدم في نقل الغلال، وقد عهد بها وبإدارتها إلى شخص يدعي حورس، وهو أيضاً الذي كان يقودها بنفسه، وغالباً ما كان حورس قد استأجر هذه المراكب من الدولة مقابل أجر يدفعه إليها.

كمـــا أن هـــناك بردية أخرى تعود أيضا إلى منتصف القرن الثالث ق.م. (٢٥٢/١ ق.م)[٢٨] وهي عبارة عن شـــكوى مقدمـــة من بحار" ناوكليروس" (ναύκληρος) أحد المراكب المملوكة للملك البطلمي بطلميوس الثانـــي فـــيلادلفوس إلى الملك، تتعلق بتحطم السفينة عن طريق العواصف في ميناء أفروديتوبوليس (أطفيح الحالية) [*] وجاء فيها:-

"........وأبحـــرت هابطـــاً معهـــم حتى القناة عن طريق ميناء أفروديتوبوليس، ولكن رياحاً هبت، والأقمشة السورية أعلي الكابينة. فتحولت إلى الجانب الأيمن المائل من السفينة مما كان سبباً في غرقها. واقسم بحياة الملك بطلميوس وأرسينوي فيلادلفوس،الإلهين الأخوين (Ἀδελφοί) للآله سوتير أبيهما، أن ما ذكرت كان صحيحاً".

يتضـــح لنا من هذه البردية أن الملك بطلميوس الثاني يملك هذه المركب، والتي يعمل عليها شخص آخر، وإن لم يتبين لنا من سطور البردية أي شئ يتعلق به، لا اسمه ولا وظيفته، ولم يتضح لنا أيضاً إن كان هذا البحار يعمل علي هذه المركب لحسابه الخاص أم لحساب الملك البطلمي؟

---

(27) **Ibid, p. 181.**

(*) يفســـر ناشـــرا البردية، طلب كمية الغلال هذه من المزارعين علي أنها إيجار يؤدي من قبلهم إلى الدولة مقابل استغلالهم لأراضي الدولـــة، وإن دل ذلك فإنما يدل علي أن الدولة قد استعادت ملكيتها للأراضي التي منحتها إلى المستعمرين العسكريين (علي هيئة إقطاعيات عسكرية) راجع/ .Ibid-

(28) **P. Hib. 1, 38, 11.1-15 (a bout 252 –1(251 - 0)B.C)**

(*) : تقع أفروديتوبوليس علي بعد ½ ١ ميل من النيل، وميناؤها لا بد أنه اشتق من اسم المدينة. (ὅρμον τὸν Ἀφροδιτοπολίτον)

ويتبيـــن لنا من إحدى وثائق القرن الثالث أيضاً أن الملك البطلمي كان يملك سفناً كانت تغدو وتروح في قناة بطوليمائيس هورموس، – ميناء الفيوم – حاملة الناس والبضائع وأن الملاحين كانوا يشاركون الملك في دخول تلك السفن بحيث يكون نصيب الملك ثلاثة أرباع ونصيب الملاحين الربع الباقي[٢٩].

وبالإضـــافة إلى البرديات السابقة[٣٠] والتي تثبت بما لا يدع مجالاً للشك، ملكية الملك للمراكب هناك العديـــد مـــن البرديات التي تؤكد ملكيته للمراكب. وإن كان من العسير تحديد مقدار ما كان يملكه من سفن نهـــرية[٣١] إلا أنـــه مـــن والواضـــح أنه كان يملك عدداً ليس بقليل منها حيث يذكر "روستوفيتزف" أن سد احتـــياجات الجيش، ونقل كميات كبيرة من الحاصلات الزراعية من مناطق إنتاجها إلى المخازن الملكية في الإســـكندرية يتطلـــب مئات إن لم يكن آلاف من السفن، بأحجامها المختلفة ،وما يلزمها من ملاحين [٣٢] وإن كانـــت الوثـــائق تشـــير إلى أن الملك البطلمي لم يستخدم في نقل القمح سفنه فحسب بل كذلك سفن الأهالي وملاحيها لقاء أجر[٣٣] إلا أن ذلك لا ينفي امتلاكه لعدد كبير من السفن النهرية، وخاصة وأن الملك البطلمي كـــان مـــن اكبر تجار الغلال في العالم الهيللينستي[٣٤] مما يفترض معه امتلاكه لعدد ليس بقليل من المراكب ليضـــمن ســـرعة نقـــل الغلال، وبالتالي يضمن الوفاء بتعاقداته في الخارج. أيضاً بما أن قضية ملكية "أبو للونيوس" لأساطيل من السفن لم تحسم بشكل قاطع.

فهـــل كـــان أبوللونـــيوس يمتلك هذا الكم الهائل من السفن ملكية خاصة، أم أنه كان يديرها فقط لصالح الملك البطلمي بوصفه وزير ماليته؟

صـــحيح أن تجارة أبوللونيوس الضخمة والمتشعبة في داخل مصر وخارجها وضيعته الضخمة في فيلادلفـــيا وممـــتلكاته الأخرى كانت تتطلب امتلاكه لعدد ضخم من السفن للوفاء باحتياجاتها، وهذا ما يؤكده "روســـتوفيتزف" وبأنه أيضاً لم يكن يمتلك أسطولاً ضخماً من المراكب والسفن فقط ولكن أيضا امتلك مسفناً لبناء السفن والمراكب الجديدة في ميناء كيركي (Κέρκη) علي قناة الفيوم الرئيسية[٣٥] إلا أن هذا لا ينفي أن كـــل هـــذا العدد الضخم لم يكن كله ملكاً لأبوللونيوس،فلابد أن الملك البطلمي كان يملك ولو جزءاً منه ترك إدارتـــه لأبوللونـــيوس بصـــفته وزيـــراً لماليته من ناحية، ولأنه تاجر ماهر من ناحية أخرى. وخاصة وأن "روستوفيتزف" نفسه يؤكد أن "المسفن" الموجود في ميناء كيركي لم يكن يدار فقط لصالح أبوللونيوس، ولكن أيضا لصالح الملك البطلمي[٣٦].

---

(29) P. Petrie III, 107. a-e.

(٣٠) عن مراكب الملك التي كانت تستخدم في نقل الغلال إلى الإسكندرية أنظر:
–P. Lille. 22: 23; P. Tebt, 1034, 1035.

(٣١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٦٥

(32) Rostovtzeff, SEHHW, pp. 314 – 315.

(٣٣) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(٣٤) أبو اليسر فرح، مهام الأويكونوموس، ص ١١٢.

(35) Rostovtzeff. Large Estate, pp. 122-123.

(36) Ibid.

أمــا **مراكب الملكات** ففي مقدمتها مراكب الملكة أرسينوي الثانية زوجة الملك بطلميوس فيلادلفوس، والملكــة بيرينيكــي الثانـــية(*) (Berenice II) زوجة الملك بطلميوس يورجيتيس (Euegetes) والملكة كيلوباترا الثانية (Cleopatra II) التي كانت قد لعبت دوراً كبيراً في النظام الاقتصادي. ويظهر ذلك بوضوح في الوثائق البردية(٣٧).

ففــي وثيقة تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م (٢٥٢/١ ق.م) (٣٨) تتحدث عن ملكية إحدى ملكات البيت البطلمي لمركب، وربانها شخص يدعي بيتوسيريس (Πετοσεῖρις)، ويفترض "هاوبين" (Hauben) أن هذه الملكة هي أرسينوي الثانية، والتي توفيت قبل تاريخ هذه البردية بما يقرب من عشرين عاماً،وأن هذه المراكــب كانت ملكية خاصة لها، وظلت تستغل من قبل التاج وأن ربانها قد استأجرها من الملكة أرسينوي الثانـــية بموجب عقد طويل الأجل، في حياة الملكة، وكان له الحق الفعلي في استغلالها ، ثم اصبح مالكاً لها ولكن بشكل مؤقت(٣٩).

وهــناك بردية أخري (٤٠) تشير إلى ملكية إحدى الملكات ، يحتمل أنها الملكة بيرينيكي الثانية زوجة الملك بطلميوس يورجيتيس الأول(٤١) لمركب تبلغ سعتها الإجمالية (٢٠٠) مائتي أردب، وكان هناك شخص يدعي هيراكليديس (Ἡρακλείδης) هو ناوكليروس هذه المركب وأيضا قبطانها (κυβερνήτης)(٤٢).

وتشــير إحدى برديات تبتونيس(٤٣) إلى ملكية الملكة كليوباترا للمراكب، ولكن لم يتبين لنا من خلال نــص الــبردية إذا مــا كانــت هــذه الملكــة هي كليوباترا الأولى أم الثانية (Cleopatra I or II) وكان بحار (ναύκληρος) هذه المركب هو أبوللونيوس (٤٤) ولكن اسم الربان أو (الكيبرنيتيس) مفقود، لذلك لم يتضح لنا اســمه، وإن كان هذا يدلنا علي أن هذه المراكب يعمل عليها (أو يملكها بموجب عقد إيجار) شخص ويقودها شــخص آخــر (٤٥) ولم يحدث، كما في حالة مركب الملكة بيرينيكي الثانية، سالفة الذكر، أن كان مالكها و قبطانها في نفس الوقت، هو نفس الشخص (هيراكليديس).

كما أن إحدى برديات "إراسم" (P. Erasm Univ.) تحدثنا عن امتلاك إحدى ملكات البيت البطلمي- لابــد أنهــا كــيلوباترا الثانـــية- للمراكــب؛ وذلك لأن هذه البردية مؤرخة بعهد الملك بطلميوس السادس (١٨٠- ١٤٥) وبتحديد أكثر، في منتصف القرن الثاني (١٥٧- ١٤٧ق.م) ولقد استخدمت مراكب هذه الملكة كيلوباترا الثانية في نقل غلال الدولة من القمح في الغالب من الجزء الجنوبي من إقليم أرسينوي (الفيوم) (٤٦).

(*) عن ملكية بيرينيكي الثانية للمراكب انظر أيضاً/ **P.Lille, I, 22,23.-**

(٣٧) **منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٦.**

(38) P. El-Lahoun, inv. 110 (about 252/1. B.C)
(39) Hauben, H, "An Annotated List of Ptolemaic Noukleroi with A Dicussion of BGU, X (1933) , ZPE, (1971), p. 261. Comment Line, 9.
(40) P. Ryl, IV. 276.11.7-11 (about 246- 221 B.C)
(41) Ibid, Comment Line, 7.
(42) Ibid, 11.10-11.
(43) P. Tebt, III, 1035, (about 181 /157 B.C).
(44) Ibid, 11.5-6.
(45) Ibid, 1-5.
(46) Hauben, H., "Another Boat of Cleopatra II, p. 146.

وفي إحدى برديات تبتونيس(٤٧)والتي تعود أي منتصف القرن الثاني ق.م. إشارة إلى مركبين إحداهما تملكهـا الملكـة (إمـا كلـيوباترا الثانية أو الثالثة) ويعمل هارثوتيس (Ἀρθώτης) بحارا عليها، وربانها أبوللونـيوس(٤٨). والأخرى، تملكها أيضا الملكة كيلوباترا الثانية أو الثالثة، وبحارها شخص يدعي حورس" وربانها شخص آخر يدعي بطلميوس(٤٩).

وفي العصر الروماني كانت حركة السفن النهرية، التي تفوق سواها، تتجه في الغالب الأعم إلى الإسـكندرية حاملة إليها القمح الذي يتم تصديره إلى روما، وكذلك المواد الغذائية والوقود لتغطية احتياجات جـيش الاحـتلال. ولقد امتلكت الدولة أسطولاً من السفن كان يعمل عليه ملاحون تم تأجيرهم، أو جنود تم إلحاقهم بالخدمة العسكرية، وكان هذا الأسطول يمثل نواة أسطول الغلال علي نهر النيل(٥٠).

ولدينا وثيقة تعود إلى القرن الأول الميلادي (٧٧م) (٥١) وهي عبارة عن إشعار استلام لإيصال مرسل مـن قبل ثلاثة من رباني السفن يتعلق بحمولة مركبهم، المملوكة للدولة، وكان هؤلاء القباطنة الثلاث ينقلون علي ظهر هذه المركب الحكومية، كمية من الغلال إلى الإسكندرية ، ولقد تسلم هذا الإيصال جندي من الفيلق الثانـي، كان يرافقهم علي ظهر المركب في رحلتهم إلى الإسكندرية، بالضرورة كنوع من أنواع الحماية أو الحراسة، لحمولة المركب ضد أي خطر قد تتعرض إليه أثناء السفر إلى الإسكندرية.

وهـناك بردية أخرى تعود إلى النصف الأخير من القرن الثالث الميلادي(٥٢)وهي عبارة عن تقرير اجتماع خاص للبولي عن طريق أعضاء رئاسة مجلس البولي (Πρύτανις) لمناقشة ترشيح الخدمة الإزامية بـنقل الغلال التي طلبتها القوات المتمركزة- من المحتمل- في "بابليون" والمراكب التي سوف تستخدم في عملـية النقل هي مراكب مملوكة للدولة، وجاهزة بالفعل، وإن كان النص لم يذكر بالتحديد الأشخاص الذين سـوف يقومـون بعـبء هـذه الخدمة الإلزامية ، ولكن من برديات أخرى، تعود إلى القرن الثالث والرابع الميلادي عرفوا بأنهم هم:-

١- المشرفون علي النقل المائي.

٢- مراقبو النقل البري من صومعة الغلال إلى النيل.

٣- المسئولون عن تحميل السفن في الميناء(٥٣).

ويشـير جونسون (Johnson) إلى أن الحكومة كانت تمتلك بالإضافة إلى السفن كبيرة الحجم سفناً صغيرة الحجم كانت تستخدم في نقل الغلال من الشاطئ إلى سفن أخرى كبيرة الحجم، وأن هناك سفناً كانت تسـتخدم فـي نقـل الحبوب للجيش الروماني.وأخرى كانت تستخدم من قبل الحاكم الروماني للقيام بجولاته

(47) P. Tebt, III, 1034 (about 151/or 140/39 B.C)
(48) Ibid, 11. 1-12
(49) Ibid, 11. 14-18.
(٥٠) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٨.
(51) P. Oxy, 276, 11.1-15 (about 77 A.D); Ibid, pp. 264, 265
(52) P. Oxy, XII, 1412. (about 284 A.D) p. 26.
(53) Ibid, p. 26.

التفتيشـــية[٥٤].وظهـــر فـــي الوثـــائق الـــبردية مشـــرفون علـــي المراكـــب عـــرفوا باســـم:
(ἐπιτηρηταί ἡγεμονικῶν πλοίων καὶ ἄλλων)

أي "المشرفون علي القوارب القيادية وغيرها "[٥٥]

وذكـــر جوتسون أن المشرف علي مراكب الحاكم ظهر لأول مرة في السجلات الموجودة في القرن الثالث الميلادي، ومن المحتمل أنه كان يشرف علي المراكب الموضوعة تحت خدمة الإمبراطورية [٥٦](*).

أما فيما يتعلق بملكية الأفراد للمراكب النيلية أو النهرية في العصر البطلمي والروماني فمن الملاحظ أنـــه في العصر البطلمي كان ملاك المراكب ينتمون إلى الطبقة العليا، التي تتألف من رجال القضاء والكهنة وعائلاتهم(*) (ἐπόνομοι) ولم يشترط أن يكونوا من اليونانيين، حيث نجد في الوثائق أشخاص مصريين(*) لكننا لم نجد مقدونيين(*) بوصفهم ملاك للمراكب(*) وأحياناً كان يمتلك المركب أكثر من شخص واحد، وأحياناً أخـــرى كـــان الشخص يمتلك مركبين إحداهما يكون ربانها والأخرى يؤجر لها رباناً، أو كان المالك يؤجر مركبه للبحار، الذي بدوره يؤجر المركب لشخص آخر[٥٧].

وكـــان أبوللونـــيوس "وزير مالية" الملك بطلميوس الثاني من أشهر وأكبر ملاك المراكب، حيث كان يملك أسطولا تجارياً نهرياً يستخدمه في نقل المنتجات التي تنتجها ضيعته، وكذلك المنتجات التي تستوردها ، بـــل لقد امتلك مسفناً لبناء سفن ومراكب جديدة[٥٨]. وكان له قائد بحري خاص مسئول عن أسطوله الخاص، غير أن حالة أبوللونيوس من الممكن أن تكون حالة فردية استثنائية[٥٩]

---

(54) Johnson, Op. Cit., p. 401

(٥٥) محمد فهمي عبد الباقي، المشرفون في مصر في عصر الرومان، ص ٥٣.

(56) Johnson, Loc. Cit.

(*) لقـــد كان المشرف علي قوارب الحاكم يقوم بمهام أخرى بالإضافة إلى مهامه الأصلية، حيث نجد المشرف علي قوارب الحاكم في "أوكســيرينخوس" يتســلم الإقرارات الخاصة بحسابات خمسة أيام تتعلق بمادة الشبة التي تستخدم في صباغة النسيج إلى الإدارة المسئولة. راجع/ مصطفي عزمي محمد، المرجع السابق، ص ٦٩.

(*) في الوثيقة P. Erasm-39 كان أندرماخوس أحد القضاة "وبطلميوس" "وفيلوستراتوس" ملاك مراكب ينتمون إلى عائلات كهنوتية.

(*) في الوثيقة P. Erasm,11.7-8 كان أحد ملاك المراكب شخص مصري يدعي" ثيرموثيس" (Θερμοῦθις).

(*) مقدونـــيا (Macedonia): تقـــع مقدونـــيا فـــي شمال اليونـان. وأسست المملكة المقدونية في عام ٧٠٠ ق.م. عن طريق الملك بـــيرديكاس الأول (Perdicas I): وظلت معروفة حتي عهد الملك أمينتاس الأول (Amintas I) (٥٤٠- ٤٩٨ ق.م) وفـــي عهـــد الملـــك فيليب الثاني (٣٨٢- ٣٣٦ ق.م) وسع حدودها، وفي عهد ابنه الإسكندر الأكبر أسست إمبراطورية عريقة. وفككـــت بوفاته عام ٣٢٣ ق.م، إلا أن مملكة مقدونيا بقيت واستمرت قوتها حتى احتلها الرومان عام ١٦٨ ق.م. ثم أصبحت بعد ذلك إقليما رومانيا في عام ١٤٨ م. راجع/

Warrington. J., Everyman's Classical Dictionary, 800 B.C. – AD 337. London (1965), p. 331.

(*)كان المقدونيون في مصر. لهم وضع خاص، أعلي من مواطني الإسكندرية، وقد قسموا إلى مواطنين مدنيين وعسكريين أنظر:

-Fraser. P.M., Op. Cit., p. 53.

-Trigger- B.C., Ancient Egypt. A Social History, Cambridge (1983) pp. 301 ff.

-Finley. M. 1., Economic and Society in Ancient Greece, Pelican Books

(٥٧) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٧-٢٢٨.

(58) Rostovtzeff , Large Estate, pp. 122- 124.

(59) Rostovtzeff , SEHHW, p. 314.

(Πατρων) وهيراكلـيديس (Ἡρακλείδης)، ومن المحتمل أن هاتين السفينتين كانتا جزء من الأسطول الخاص لأبوللونيوس[٦٠].

كمـا أن إحـدى بـرديات "زيـنون" (Ζηνών)[٦١] تشـير إلـى شـخص يدعـي ميتخوبسـيس (Μετχῶψις) ربـان إحـدى المراكب المملوكة لأبوللونيوس يقسم (القسم المعتاد) بأنه لن يأخذ علي ظهر المركب أي شحنة خاضعة للمكوس (أي انه لن يتهرب من دفع الرسوم الجمركية أو انه لن يحمل علي ظهر مركبة بضائع لم تجب عليها مكوس). وهي إشارة إلى ملكية أبوللونيوس للمراكب.

ويبدو أن "زينون" وكيل أعمال أبوللونيوس، كان يمتلك سفينة واحدة أو أكثر، كان يؤجرها أو يحتفظ بها تحت إشرافه ويقتسم الأرباح مع الملاحين[٦٢].

ولكـن هـل كان أبوللونيوس يملك هذا الأسطول. يقيناً لحسابه الخاص كملكية شخصية أم لحساب الملك البطلمي ويشرف عليها لصالحه؟

يطـرح "روسـتوفيتزف" هـذا السـؤال ولكـن بصيغة أخرى، **وهي إلى أي مدي ارتبطت أنشطة أبوللونـيوس الـتجارية بأنشـطة الدولة؟!!** ويجيب إجابة، وإن كانت غير قاطعة، بأن الأسطول التجاري لأبوللونـيوس كان بالطبع مشروع رأسمالي خاص. ولكن من المصادفة أن أبوللونيوس كان في نفس الوقت الديويكيتيس (وزير المالية) لمصر البطلمية!! نحن لا نعرف ماهية العلاقة الموجودة بين أبوللونيوس والملك. ولكننا نأخذ في الاعتبار حقيقة، أن أبوللونيوس بالإضافة إلى أسطوله البحري كان يملك أسطولاً نهرياً علي النـيل وعلـي القـنوات الملاحية. وبهذا فقد ارتبط بروابط قريبة متداخلة مع اقتصاد الدولة. وكانت غالبية البضـائع التـي تنقلها سفن أبوللونيوس تخص الدولة في ميناء كيركي وكان ينبغي علي أبوللونيوس أن يعد الاحتـياجات اللازمـة للسفن التي عهد إليه بتأسيسها لكي تحمل ابنة الملك عبر البحر وهذا يعني أن الملك اعتبر أسطول أبوللونيوس كواحد من الأساطيل التي كانت دائماً تحت التصرف الملكي[٦٣] ويبقي هناك خيط رفـيع بيـن علاقة أبوللونيوس بالملك. خاصة وأن إجابة "روستوفيتزف" لم تعطنا إجابة شافية عن السؤال المطـروح، وإن كـان فـي مـرجع لاحـق يذكر **"أنه لا يمكن الجزم بأن السفن التي كانت تحت تصرف أبوللونـيوس كـان يملكها الملك ويديرها أبوللونيوس لصالحه بوصفه "وزير ماليته" أو أنها كانت ملكية خاصة له"**[٦٤](*).

وعلـي الرغم من إننا لا نملك من الأدلة، ما يجعلنا علي دراية تامة بطبيعة العلاقة بين أبوللونيوس والملك أو بين أبوللونيوس التاجر و أبوللونيوس الديوكيتيس. إلا أن هذا ربما لا ينفي أن أبوللونيوس كانت له سفنه الخاصة به، خاصة وأنه –كما ذكرنا آنفاً– كان يملك تجارة ضخمة ومتشعبة وكذلك ضيعة في فيلادلفيا

---

(60) P. C. Z, I59012, p. 21 (about 259 B.C).
(61) Ibid. II, 59289, p. 131. (about 250 B.C)

(٦٢) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ١٣٨

(63) Rostovtzeff. Large Estate., p. 133.
(64) Rostovtzeff. SEHHW, p. 314.

(*) وإن كان السعدني(ملاحظته أثناء مراجعة الفصل) يري أنه بتقدير المكسب والخسارة، وفي ضوء سياسة الاحتكار البطلمية، يرجح أن أبوللونيوس كان يتاجر باسم الملك، وليس لحسابه الخاص أبداً!!

وكذلــك ممــتلكاته الأخرى، مما يتطلب معه امتلاكه لعدد ليس بقليل من السفن لنقل منتجات ضيعته والوفاء بالــتزاماته التجارية وعلي الرغم من رأي روستوفيتزف السابق، إلا أنه لم ينف امتلاك أبوللونيوس لمراكب وســفن خاصــة به كان يستخدمها لخدمته هو وموظفيه[٦٥]. فضلاً عن أنه كان يملك في ميناء كيركي مسقفاً لبــناء السفن والمراكب[٦٦] كما أن "بيفان" (Bevan) يؤكد علي ملكية أبوللونيوس لأساطيل تجارية نهرية وبحرية[٦٧].

علــي أيــة حال لم يكن أبوللونيوس أو زينون فقط هما اللذان يملكان مراكب خاصة، فقد كان رجال البلاط الملكي أيضاً يملكون مراكب خاصة بهم، حيث جاء في إحدى برديات زينون[٦٨] أن أحد رجال بلاط الملــك بطلمــيوس الثانــي ويدعي بوسيدونيوس(Ποσειδώνιος) كان يعمل "ايدياتروس" (ἐδεατρός) (king's taster) أي "متذوق طعام الملك" كان يمتلك مراكب خاصة به، وذلك لأن بوسيدونيوس كان قد قدم شــكوى مفادهــا أن موظفــي سوسيســتراتوس (Σωσίστρατος) رئــيس محطــة المكوس في ممفيس (εἰς τὴν χώραν ἐμθάντες ἐμ μέμφει) قد صادروا بعض الحديد الذي وجدوه علي أحد مراكبه وباعوه، وأن هذا الحديد هو جزء أساسي من معدات المركب .

ويشــير" إدجــار"(Edgar) ناشــر البردية إلى أن بوسيدونيوس عضو من موظفي البلاط الملكي يملك هذه المركب ملكية شخصية[٦٩] وذلك لما يدل عليه السطر "الثالث" في البردية، حيث جاء فيه.

"τῶν ἡμετέρων ἀναπλεόντος" أي "**أحد مراكبنا الشخصية**" [٧٠]

كما أن كلمة" **أحد مراكبنا**" تدل علي أن بوسيدونيوس يملك أكثر من مركب واحدة.

وفــي بعــض الأحيان نجد أن المركب الواحدة يمتلكها أكثر من شخص واحد، وما يدل علي ذلك ما جاء في إحدى برديات الحيبة[٧١] وقد جاء فيها:

"العام الرابع والثلاثون، الرابع والعشرون من شهر مسرى، القبطان ديونيسيوس (Διονύσιος) يعــترف بأنــه شــحن من خلال نيخثيمبيوس (Νεχθέμβεους) وكيل الكاتب الملكي علي ظهر مركب كسينودوكوس (Ξενόδοκος) وإسكندر (Ἀλέξανδρος) ٤٨٠٠ أردباً من الشعير.

في العام الرابع والثلاثون من عهد الملك بطلميوس بن بطلميوس وسوتير، كاهن اسكندر، والالهة إديلفــي كــون نيوبتولــيموس (Νεοπτόλεμος) بــن فريكســيوس (Φρίξιος) بــن كاتــيفوروس (Κανηφόρος)[*] (حاملــة السلة) أرسينوي فيلادلفوس كون أرسينوي ابنة نيكولاس (Νικόλαος)، الــرابع والعشــرون ومن شهر مسرى. القبطان، ديونيسيوس، يقر بأنه شحن علي مركب اكسينودوكوس

---

(65) **Ibid.**
(66) **Ibid, Large Estate, p. 122.**
(67) **Bevan,Op Cit., p. 134.**
(68) **P. C. Z,I, 59031, Intro, p. 52.**
(69) **Ibid, p. 53, Comment line, 3.**
(70) **Ibid, 1.3.**
(71) **P. Hib. I, 98.1-21 (about 251/ 250.B.C)**

(*) في أثينا كان يطلق لقب Κανηφόρος علي الفتاة التي تحمل فوق رأسها سلة تحتوي علي الأشياء المقدسة في موكب احتفالات" ديميتر"، "باكخوس" (**Bacchus**) وأثنيا، راجع /

Liddell and Scott's, Op. Cit., p. 347.

واسكندر، والتي ربانها اكتيوريس، (Ἐκτεύρις) بن باسيتوس (Πάσιτος) من ممفيس بواسطة نيخثيمبيوس وكيل الكاتب الملكي، لكي تنقل إلى صومعة الغلال الملكية، في الإسكندرية مع عينة، ٤٨٠٠ أردب من الشعير، وتكون غلال نظيفة غير مغشوشة مغربلة ، وأن تكون مكيلة بالمكاييل التي أحضرها بنفسه من الإسكندرية"

ويتضح لنا من هذه البردية أن هذه المركب يعمل عليها بحار واحد ويملكها شخصان، وهم اكسينودوكوس واسكندر والبحار ومالكا المركب يحملون أسماء يونانية بينما القبطان (الكيبرنيتيس) مصري من منف، ورغم أن هذه الوثيقة لا تشير إلى مكان تصدير الحبوب إلا أن وجود القبطان اكتوريس بن باسيس من منف، يرجح تصدير الحبوب منها كما يتضح لنا وجود طريق نهري يربط منف بالإسكندرية مما يؤدي إلى زيادة الترابط الاقتصادي بينهما[٧٢].

وفي إحدى برديات ماكواري (Macquarie) [٧٣] (P.Macq. 704) والتي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م إشارة إلى مركب يملكها شخص ويعمل عليها شخص آخر،حيث تشير إلى :-

"أمر شحن من خريسيبوس (Chrysippos) إلى دياجوراس (Diagoras) وبيروتيس (Beroties) (٨٠٠٠) ثمانية آلاف أردباً من الشعير النظيف والمنخول من اجل ضريبة التخمير (Brewing Tax) (ضريبة الشراب) السكندرية. بطلميوس هو البحار علي مركب (كيركوروس) (Kerkouros) مملوكة لـ إيوثيديكوس (Euthydikos).

يشير ناشر البردية إلى أن خريسيبوس هو ستراتيجوس الإقليم، وأن كل من دياجوراس وبيروتيس هما أمناء مخازن" سيتولوجوي" [٧٤] وهذه البردية عبارة عن نوع من أنواع أوامر الشحن الصادرة من الاستراتيجوس إلى السيتولوجوس تأمره بشحن ضريبة الغلال علي ظهر سفينة مخصصة لذلك[٧٥]ومن الملاحظ أن أمر الشحن عبر عنه بصيغة الأمر المفرد مع أن المرسل إليهما اثنين من أمناء المخازن وليس أمين مخزن واحد، أي من المفترض أن يخاطبا بصيغة الأمر الجمع، ولكن ربما يشير ذلك إلى انه بالرغم من أن أمر الشحن مرسل إلى اثنين من أمناء المخازن (السيتولوجوى) فإن واحداً منهما فقط كان متوقعاً منه بالفعل أن يقوم بعملية الشحن[٧٦].

ولدينا بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م [٧٧] وهي عبارة عن إيصال استلام صادر من ربان مركب، يعترف فيه بأنه قد استلم كمية من الغلال في ميناء كيركي لنقلها إلى الإسكندرية، جاء فيها:-

"في عهد بطلميوس وأرسينوي، المحبين لأبيهما (Φιλοπατέρων)، في العام الواحد والعشرين، الثاني من شهر هاتور، يعترف أمونيوس، ربان مركب بوليكراتيس (Πολυκράτης) حمولة.... أردب،

(٧٢) فادية أبو بكر، منف في العصر البطلمي، ص ١٨١.

(73) Cook, Op. Cit., p. 277, No, 407.
(74) Ibid, p. 223
(75) Ibid.
(76) Ibid, p. 224.
(77) P. Tebt. III, 823, 11.1-17 (about 185 B.C)

بأنـــه شـــحن فـــي ميـــناء كيركـــي للـــنقل إلى الإسكندرية من صومعة الغلال الملكية، من محصول العام العشرين،بواســطة باكخـــيوس (Βάκχιος) وأمونـــيوس أمـــناء مخـــزن الغـــلال(*) في هيرانيسوس (Ἱερά Νησός) مـــع المراقبيـــن (εργοστηριοι) خمســـة آلاف وخمس مائة وست وخمسون أردباً (٥٥٥٦) (*) مـــن الأوليرا(*) (Ολύρας) دفعت كإيجار ومن أجل النقل عن طريق مركب إضافي المجموع (٥٥٥٦) أردباً والكمية تم كيلها بالمكيال البرونزي بمكيال عادل، ودقيق، ومنخول، ولم أقدم أي شكوى"

ويتبيـــن لـــنا مـــن هـــذه البردية أن بوليكراتيس هو مالك المركب وأن أمونيوس هو ربانها. أي أن بوليكراتـــيس يملكها ولكنه لا يعمل عليها وأنها استخدمت في نقل الغلال من ميناء كيركي في إقليم منف إلى صومعة الغلال في الإسكندرية.

وإحـــدى بـــرديات" تبتونيس"[٧٨] والتي ترجع إلى النصف الأول من القرن الثاني ق.م (١٧١ ق.م) تـــتعامل مع موضوعات متعددة، وخاصة تلك التي ترتبط بأعمال صوامع غلال الدولة، مثل تدوين إيصالات عينـــية مـــن إيجار ومصادر أخرى، وتخزين بذور الغلال، مخصصات الجنود وموظفي الحكومة، والإنتقال الســـنوي للقمـــح إلـــى الإسكندرية. وهذه الموضوعات هي الأكثر أهمية في النص، فهي تعطينا صورة عن أســـطول الغـــلال القابع في ميناء بطوليمائيس. كما اشتمل هذا النص على أسماء كل مركب وما تحمله من بضـــائع مرسلة من قري متعددة، وجدير بالملاحظة أن قائدي هذه المراكب، فضلاً عن مالكيها معظمهم من اليونانيين[٧٩] وأسماء ملاك المراكب وربابنتها كالتالي:-

- **ديونيسيوس** (Διονυσιός) مـــن نيلوبولـــيس (Νειλουπόλις) يملـــك مركبا ربانها هو أبوللونيوس (Απολλώνιος)[٨٠].
- **فيلوتيراس**(Φιλωτέρας) من نيلوبوليس يملك مركباً،ويبدو أنه ربانها أيضا[٨١].
- **هيراكليتوس** (Ἡρακλειτός) من سوكنوبايونيسوس يملك مركباً ربانها هو أبوللونيوس[٨٢]
- **سيرابيون** (Σαραπίωνος) مـــن سوكنوبايونيســـوس يملـــك مركـــباً ربانها هو ثيودوروس (Θεόδωρος)[٨٣]

(*) نلاحظ أن صومعة غلال هيرانيسوس يعمل بها اثنان من أمناء المخازن وليس واحد، ونجد أيضاً في بردية "ماكواري رقم ٤٠٧ " – سابقة الذكر– أنه كان هناك اثنان من أمناء المخازن يعملون في صومعة غلال واحدة.

(*) هذا الكم من الغلال ليس حمولة مركب بوليكراتيس (٥٥٥٦) لكن حمولة المركب مفقودة (1.5) ولكن هذه الكمية هو ما تم شحنها علي مركب بوليكراتيس والمركب الإضافية الأخرى (I.12).

(*) الأوليرا: يحتمل أنه كان نوع قديم من أنواع بذور العشب النباتي أو البرسيم وكان يعتبر محصولاً قليل القيمة ولذلك كان يزرع في مساحات اقل وكان يقدم في بعض الأحيان كعلف للحيوانات. راجع/ نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ٢.

(78) P. Tebt., III, 856, (about 171. B.C)
(79) Ibid., intro، P. 78.
(80) Ibid., recto, col., I, 11. 6-7.
(81) Ibid., verso, col., IV, 11.93-94.
(82) Ibid., verso, col., V, 11,114-115.
(83) Ibid., verso, col., V, 11. 116-117.

- **سوسيكليوس** (Σωσικλέους) مــن سوكنوبايونيســوس يملــك مركــباً ربانها هو بامينيس (Παμμένης)[٨٤]
- **بطلميوس،من سوكنوبايونيسوس**، يملك مركباً ربانها هو كيفالون(Κεφάλων)[٨٥]
- **دوريونوس** (Δωρίωνος) يملك مركبا، وربانها هو ديونيسيوس[٨٦].
- **اسكليبياس** (Ασκληπιάς) يملك مركبا، وربانها هو زينون [٨٧].
- **ومركب يمتلكها أمونيوس**، ويبدو أن ربانها شخص آخر من نيلوبوليس[٨٨].
- مركــب أخــرى يملكهــا شخصـــان هما **أبوللونيوس وأثينايوس** (Ἀθήναιος) وربانها هو بطلميوس[٨٩].

ومما سبق يتضح لنا أن هناك مراكب يملكها شخص وهو ربانها أيضا. كما أن هناك مراكب يملكها شـــخص، وربانها شخص آخر. ومركب يملكها شخصان وربانها شخص ثالث. وإذا افترضنا أن أبوللونيوس هو نفسه الشخص الذي تكرر اسمه في البردية، حيث جاء في معظم الحالات رباناً لعدد من المراكب يمتلكها أكـــثر مـــن شخص، وجاء في حالة واحدة مالكاً لمركب مناصفة مع شخص آخر، فإن بعض الأشخاص كان يملكـــون مراكـــباً ويعملـــون في نفس الوقت ربابنه علي مراكب يملكها آخرون. ونفس الشيء ينطبق علي ديونيسيوس فقد جاء في حالة مالكاً لمركب يقودها آخر، وفي حالة أخرى جاء رباناً لمركب يملكها آخر، هذا إذا صح الافتراض بأن كل من أبوللونيوس وديونيسيوس المذكوران في البردية، هما نفس الأشخاص.

أما في العصر الروماني فمن الملاحظ أن الفرد يجب أن يكون صاحب ثروة طائلة حتى يتمكن من امتلاك سفينة نقل للبضائع، حتى ولو كانت صغيرة الحجم، ولهذا السبب فإن عدد البحارة الذين كانوا يمتلكون سفناً ويقومون بتشغيلها كان قليلاً، وجرت العادة علي أن يمتلك مثل هذه السفن أحد الأثرياء، وكان دائماً أحد مواطني عواصم الأقاليم من الإغريق أو الرومان. حيث كان يقوم بشرائها كنوع من أنواع الاستثمار، ثم يقوم باستئجار ربان ليقوم بتشغيلها، وكان علي الربان أن يجد ويجتهد في العثور علي الشحنات لكي ينقلها عليها، كما كان يقوم باختيار الطاقم الذي يعمل عليها ويحتاج إليه[٩٠].

وفـــي إحدى البرديات التي تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني (١٤٠م) [٩١] ما يشير إلى هذا المعني تقريباً، حيث جاء فيها :-

"اتفـــاق بيـــن ......و "تريبون" (Τρύβων) بن أبوللونيوس مسجل في حي "أبوللونيوس" ربان ســـفينة، بخصوص شحن ستة آلاف أردب من الحبوب الغذائية. يقر "تريفون" بأنه قد تسلم مبلغ أربعمائة

(84) Ibid., verso, col., V, 11.118-119.
(85) Ibid., verso, col., V, 11.120-121.
(86) Ibid., verso col., V, 1.124.
(87) Ibid., verso, col., V, 1.127.
(88) Ibid., verso, col., IV, 1. 107.
(89) Ibid. verso, col., IV, 11.105-106.

(٩٠) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٨.

(91) P. Ross-Georg., II, 18 (A.D. 140) Arsinoe.

(٤٠٠) دراخمـــة مـــن الفضـــة، مـــن المبلغ المتفق عليه لاستئجار سفينة، وانه سوف يتسلم الشحنة في ميـــناء............ ويســـلمها في ليثاين (Λιτήινε) في مديرية سايس(*) وجاء في إحدى فقرات هذه البردية.

"..........ويقـــر تـــريفون بأنـــه ســـوف يقـــدم عـــدداً كافياً من البحارة، وكذلك كافة مستلزمات السفينة............." (٩٢).

وهـــناك بردية تعود إلى العام (١٥٥م) وهي عبارة عن إيصال مرسل من قبل أحد ملاك السفن إلى مصرف الدولة، جاء فيها:

" إلى سابينوس وشركاه المصرفيين الحكوميين. أنا هيراكليديس بن ديديموس (Δίδυμος) اسم أمي هو ديميتروس (Δημητρούτος)،من ميناء هيراكليوبوليس (Ὅρμου Ἡρακλεοπολείτου) ربان مركبي المملوكة لي، حمولة ٨٠٠ أردب"(٩٣)

ويتضـــح لـــنا من هذه البردية أن هيراكليديس هو مالك السفينة والتي تبلغ حملها ٨٠٠ أردب، وهو أيضا ربانها.

"κυβερνητής ἰδιουποιοῦ ἀγωγης ἀρτάβων ω"(٩٤)

ومن خلال إحدى برديات أوكسيرينخوس(٩٥) وهي عبارة عن كشف حساب من المحتمل أنه مقدم من قـــبل موظف إلى رئيسه المباشر خاص بنفقات تتعلق بشحن حمولات للعديد من المراكب، محملة بالقمح عن طريق النهر، ولا شك أنها مرسلة إلى الإسكندرية(٩٦) يتضح لنا ملكية الأفراد للمراكب حيث جاء فيها :-

"حساب لمراكب (ἀποστόλου) تريادلفوس (Τριάδελφος) (٣٤٠٠) أردب من القمح"(٩٧)

"المركب هوريون (Ὡρίωνος) بن أمونيوس (Ἀμμώνιος) ١٥٠٠ أردب من القمح"(٩٨)

"لمركب باوسوريس (Παυσίριος) بن أبوللونيوس ٥٠٠أردب" (٩٩)

وتحدثـــنا إحـــدى برديات أوكسيرينخوس(١٠٠) وهي عبارة عن خطاب مرسل إلى ستراتيجوس إقليم أوكسيرينخوس ، من شخص يدعي بوسيدونيوس (Ποσιδωνιός) يعلمه بأنه قد استلم من أمناء مخزن قسم بســـوبثيس (Ψώβθεως) في التوبارخية السفلي، كمية من الغلال، لنقلها إلى الإسكندرية. إن بوسيدونيوس هذا يملك عدداً من المراكب وقد جاء فيها:-

---

(*) هـــي إحـــدى عواصم الأقاليم في الدلتا والاسم الإغريقي لها هو "سايس". وكانت تسمي في العصر الفرعوني ساي (Sai) والاسم الحديث لها هو صا الحجر، بمحافظة الشرقية. راجع/ إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٢، ص ٣٨٣

(92) P. Ross- Georg. Loc. Cit
(93) P. Col. I., recto 4, col., 10,11.1-4.
(94) Ibid., 1.4.
(95) P. Oxy., III, 522 (about 2nd. Cent. A.D).
(96) Ibid., intro. p.258.
(97) Ibid., 1.1.
(98) Ibid., 1.12.
(99) Ibid., 1.13.
(100) P. Oxy, 1259, 11.1-12 (A. D.211-12).

" إلـــى ديديمـــوس ستراتيجوس إقليم أوكسيرينخوس من بوسيدونيوس، ويدعي أيضا تريادلفوس صــــاحب ثمانـــــية مراكــــب (Πλοίων η) تــــبلغ حمولــــتها أربعيــــن ألــــف أردب (ἀγωγῆς ἀρταβῶν μυριάδων δ)، في إدارة نيابوليس. استلمت، وكيل لي بواسطة ديوسقوروس (Διοσκόρος) بـــن أونوفريس (Ὀννώφριος) وديديموس بن باوسيريس (Παυσείριος)، أمناء مخزن قسم بسوبثيس في التوبارخية السفلي الكمية المقدرة لي من قبلك أنت وهوريون يدعي أيضا إبيون (Ἀπίωνος)، الكاتـــب الملكـــي (الباســيليكوجراميتوس) للإقليم السابق ذكره، وفقاً لرسالة عظمة المدير المالي لنيابوليس من صومعة الغلال العامة في القرية سابقة الذكر، عبر النهر......."

ومـــن هـــذه الـــبردية نجـــد أن بوسيدونيوس يمتلك عدداً ليس بالقليل من المراكب بلغ عددها ثمانية مراكـــب، وبلـــغ مجموعة حمولتها أربعين ألف أردب من الغلال، كما يتضح لنا دور كل من الاستراتيجوس والكاتب الملكي في عملية النقل حيث يتضح لنا أنهم المسئولون عن إصدار أوامر الشحن إلى ملاك المراكب، كمـــا يـــتطابق ذلـــك مـــع مـــا جـــاء فـــي بردية "ماكواري رقم ٤٠٧" من حيث أن أمر الشحن صادر من الاستراتيجوس إلى اثنين من أمناء المخازن(*).

وتشـــير إحـــدى الـــبرديات التـــي تعود إلى القرن الثالث الميلادي إلى ملكية بعض مواطني مدينة أوكســـيرينخوس لعـــدد من المراكب، منهم من يعمل علي مركبه الخاصة ومنهم من استأجر لها رباناً، وهذه البردية عبارة عن خطاب مرسل إلى مدير مكتب استراتيجوس إقليم أوكسيرينخوس بخصوص أجرة الشحن (Φορετρον). وجاء فيها (١٠١):-

" إلى أوريليوس ديمتريوس (Αὐρήλιος Δημήτριος) مدير مكتب ستراتيجوس إقليم أوكسيرينخوس. من أوريليوس بطلميوس بن ديوجينيس (Διογένους) وفيلوتيرا س (Φιλωτέρας) ربان مركب خاص تـــبلغ حمولـــتها ٥٠٠ أدرب بها رأس تمثال....، و أوريليوس ديوجينيس بن سيرابيون وأرسينوى، ربان مركـــب مملوكـــة لــــــ... بـــن أوفيللـــيوس (Ὀφελλίος) ومع ذلك يلقب بـــ.......... وتبلغ حمولتها ....أردب، بها رأس تمثال إيزيس (Ἶσις) " وفي هذه البردية نتبين أن أوريليوس بن بطلميوس يملك مركباً خاصة به، ويعمل بنفسه ربان عليها، وتبلغ حمولتها ٥٠٠ أردب، بينما أوريليوس ديوجينيس يعمل رباناً علي مركـــب مملوكـــة لــــ.... بن أوفيلليوس. وجميع ملاك المراكب وكذلك الربابنة الذين يعملون عليها من مدية أوكســـيرينخوس، وهـــم يونانـــيون. كمـــا نلاحـــظ أيضا الدور الذي اضطلع به مدير مكتب الاستراتيجوس (Διαδεχομέ...νῳ τὴν στρατηγίαν) فـــي علمية النقل، حيث نجد أنه يصدر الأوامر الخاصة بدفع أجرة الشحنة، والتي مرت بنا في برديات كولومبيا(*) أن الاستراتيجوس وكذلك الكاتب الملكي هما اللذان كانا يصدران أوامر الدفع، ويبدو أن الاستراتيجوس قد خول له الحق في إصدار أوامر الدفع بالنيابة عنه .

وفي بردية(١٠٢) تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث الميلادي (٢٢١/٢٠م) نجد أن شخصاً يملك ثلاثة مراكب، بلغ إجمالي حمولاتها خمس عشرة ألف أردب. جاء فيها:-

---

(*)Cook. Loc. Cit; P. Tebt., III,823.

(101) P. S.I.,IX, 1048, 11.1-10, Oxyrhynchos (3rd.Cent. A.D)

(*) P. Col. 1 recto 4.

(102) P. Oxy, XVII, 2125, 11.1-11 (A.D. 320-1).

"مــن أوريليوس أمونيوس بن أمونيوس ربان سفينة في إدارة نيابوليس. املك ثلاثة مراكب تبلغ حمولــتها خمــس عشــرة ألف أردب إلى أوريليوس سيرابيون. أمين مخزن غلال قسم سكو (Σκό) في التوبارخــية العلــيا، بعد التحية. استملت وكيل لي من قبلك الكمية المقدرة لي عن طريق الاستراتيجوس أوريلــيوس حربوقــراط (Άρποκρατίῶνος) و أوريليوس نيميسيون (Νεμεσίωνος) يدعي أيضا ديونيسيوس الكاتب الملكي........"

ويتبين لنا من هذه البردية أن أوريليوس أمونيوس يملك ثلاثة مراكب، وهو أيضا ربانها .

وفــي وثــيقة تعــود لعــام ٢٨٦م، وهــي عبارة عن إعلان من شخص يدعي أوريليوس أنكيتوس (Άνικητος) ويعلــم الاستراتيجوس أنه تسلم قمحاً من إحدى قري أوكسيرينخوس لإرساله إلى الإسكندرية تنفيذا لأوامر الكاثوليكوس (Καθολικός)(١٠٣) جاء فيها:-

"إلى أوريليوس فيليبوس (Φιλῖππος)، يدعي أيضا هوريون. ستراتيجوس إقليم أوكسيرينخوس من أوريليوس أنيكيتوس أولبانوس (Ολβανός) من المدينة الشهير والأكثر شهرة أوكسيرينخوس، ربان مركــب هيللينــية (أو ذات طراز إغريقي).(κυβερνῆτου πλοιου Ἑλληνικοῦ) ينتسب إلى ورثة تيرو (Τειρωνος) حمولة ثلاثمائة وخمسين أردباً..... ".

وواضح لنا من هذه البردية أن أوريليوس ربان مركب يونانية، وربما كانت هذه المركب ملكاً له في نفس الوقت، كما مر بنا في بعض البرديات السابقة. أن بعض الأشخاص كانوا أصحاب مراكب وربابنتها في آن واحد.

علــي أن ملكية المراكب ، سواء في العصر اليوناني أو الروماني لم تقتصر علي الرجال فقط دون النساء، أو علي ملكات البيت البطلمي دون غيرها من النساء، فمن خلال الوثائق البردية يتضح لنا أن النساء كــن يمتلكــن مراكــباً خاصة بهن، وأن بعضهن كن يستأجرن رباناً للعمل عليها ، وفي بعض الأحيان كن يســتأجرن مراكب الملكات، ففي الوثيقة رقم ٣٩ من بردي" إراسم" ورد ذكر لامرأة تدعي "أثينا" استأجرت مركــباً مــن مركــب الملكــة كلــيوباترا الثانــية، وهذا أول مثال لامرأة تستأجر مركباً ملكية في العصر البطلمــي(١٠٤).وهــنا نجد أبرز مثال لتأثير وضع المرأة المصرية الأقدم، وحريتها الاقتصادية، في الميراث، والعمل، علي سيدات المجتمع اليوناني داخل مصر فراح يقلدها ويستثمر وجوده بها(*).

وفــي القــرن الثالث ق.م كانت أجاثوكليا(*) خليلة بطلميوس الرابع فيلوباتور(*) تمتلك مراكب خاصة بها. حمولتها ما بين ألفين وألفين وخمسمائة، وكان يدير لها هذه المراكب بحار يدعي هيراكليديس، الذي

---

(103) P. Oxy, 1260,11.1-6. (A.D. 286).

(١٠٤) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٧.

(*) كان ذلك رأي أ.د/محمود السعدني أثناء مراجعته للفصل.

(*) في العصر البطلمي هناك خمسة من النساء يحملن اسم أجاثوكليا، وجميعهن ينتمين إلى الطبقة العليا:

أجاثوكلــيا: خلــيلة بطلمــيوس الثاني.أجاثوكليا: خليلة بطلميوس الرابع "فيلوباتور"، وابنة أويناتثي (Oinanthe) من ساموس (Samos).أجاثوكليا: ابنة ديوجنيتوس (Diognetos).أجاثوكليا: راهبة كليوباترا(٤/ ١٦٥ ق.م)

أجاثوكليا: التي كانت معروفة في دوائر البلاط الملكي، وهي من أكارنانيا (Acarnanian)وابنه أريستومينيس (Aristomenis) (الذي قدم إلى مصر في عام ٢١٦ ق.م ليعمل كحارس خاص (σωματοφύλακης)" سوماتوفيلاكيس" ثم أصبح فيما بعد وزيرا في

كان يعمل أيضا رباناً علي مراكب أجاثوكليا[١٠٥].

وهناك إشارة أي ملكية النساء للمراكب في العصر الروماني، حيث تشير إحدى البرديات[١٠٦] إلى سيدة تدعى كلاوديا بيرينيكي (κλαυδία Βερενίκης) كانت تملك مركباً وأنها استأجرت رباناً للعمل عليها يدعي أوريليوس بن ديوسقوروس وجاء في هذه البردية:

" ...أوريليوس ...بن ديوسقوروس و أينكيوس (Αυνκιός) ربان سفينة مملوكة لـ كلاوديا، ومع ذلك لها لقب آخر. وتبلغ سعتها ٢٥٠ أردب وبها راس تمثال...."

العاملون في الملاحة النهرية :

ننتقل الآن إلى الحديث عن العاملون في الملاحة النهرية .إذا نظرنا إلى النظام الخاص بالنقل النهري، نجد أن العاملين في الملاحة النهرية كانوا ينقسمون إلى ثلاث مجموعات رئيسية:-

١- **ملاك السفن** (Κύριος) : وهم الذين امتلكوا السفن، ولكن ليس من الضروري أن يباشروا العمل عليها.

٢- **البحارة "الناوكليروي"** (ναύκληροι): وهم الذين ينظمون ويباشرون عدداً من السفن التي يمتلكونها أو يمتلكها غيرهم.

٣- **القباطنة** (κυβερνήται): وهم إما أنهم يمتلكون المراكب أو يعملون لدي "ناوكليروي"[١٠٧].

عهد بطلميوس الخامس (١٨٥ ق.م) **Hauben,H., "Agathokleia and her Boats" ZPE, 16, (1975) pp. 289-290.** -

(*)ويذكر أيدرس بل، أن بطلميوس الرابع وصف في نقش كهنوتي بأنه:

"كان في الواقع ضعيفاً خليعاً، وألعوبة في يد وزيره سوسيبيوس (Sosibious) وخليلته الفاسقة أجاثوكليا وشقيقها الذي يفوقها فسقاً أجاثوكليس و أمها الرهيبة "أوينانثي". راجع /أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٧٧.

ويذكر :مانس" (Maas) أن سيطرة أجاثوكليا وأسرتها علي نفوذ الملك ومملكته من العوامل التي أضعفت مملكة البطالمة داخلياً وخارجياً في عهد بطلميوس الرابع . راجع /

Mass, p ., "Oinanthe's husbands" JEA, 31, London, (1945), p. 74

أما بلوتارخوس (Plutarchus) فيصفه بقوله "أنه ترك شئون الدولة في يد محظيته أجاثوكليا و أمها القوادة" راجع/. **Plut. -Cleomenes, XXSIII. 2-3**

ويصف سترابون بطلميوس الرابع بأنه "فيلوباتور بن أجاثوكليا" (Φιλοπάτωρ ὁ τῆς Ἀγαθοκλειος)

Strabo, 17, 1.11.

كما يذكر "هاوبن" أن أجاثوكليس أخو أجاثوكليا كان يمتلك أسطولاً صغيراً (أُسَيطل) في النهر، وكان له قائد يدعي (στολάρχης) جلاوكوس (Γλαύκος)، كما أن سوسيبيوس وزير فيلوباتور كان يمتلك مركب واحدة علي الأقل. راجع / **Hauben, "Agathokleia and her Boats" pp-290-191**

(105) Hauben, "Agathokleia and her Boats, PP. 289-291.

(106) P.S.I. IX, 1048, 11.11-12.

(١٠٧) فادية أبو بكر، منف في العصر البطلمي، ص ١٨٠.

ولقد مر بنا من خلال الوثائق البردية التي استعرضناها، – فيما سبق– أن ملاك السفن كانوا أحياناً هم الملاك، والناوكليروي، والكيبرنيتاي في نفس الوقت، أي انهم هم الذين يمتلكونها و يباشرون العمل عليها ويقودونها أيضاً(١٠٨).

كما أن هناك مراكب يملكها شخص، ويباشر العمل عليها بنفسه ، ويقودها شخص آخر (١٠٩) كما أن هـناك مراكب يملكها شخص ويباشر العمل عليها ويقودها شخص آخر(١١٠) ومراكب يملكها شخص ويقودها شـخص آخـر ويباشر العمل عليها شخص ثالث(١١١) كما أن هناك مراكب يملكها أكثر من شخص ويباشر العمـل علـيها ويقودهـا شخص آخر، أو يملكها أكثر من شخص ويقودها شخص ثان ويباشر العمل عليها شخص ثالث(١١٢).

وكان يسمح للبحار (ναύκληρος) أن يستأجر مركب الملكة لنقل الغلال الخاصة بالحكومة، وأن يكـون هـو نفسه ربانها(*)(١١٣). حيث جاء في إحدى برديات "الحيبة" أن "حورس" بحار (ναύκληρος) ومستأجر للمركب (μισθώτης) وفي نفس الوقت ربانها (κυβερνήτης)(١١٤) بينما تغيرت الصورة في وثائق أخرى ، ففي حالة المراكب التي تمتلكها فإن البحار ليس لديه الحق في تأجير المركب، ويظهر ذلك في الوثـيقة رقم ٣ من بردي "إراسم" وهي عبارة عن أمر شحن حمولة من الغلال ذكر فيه أن "نيفروتيس" كان مستأجراً لمركب تمتلكها الملكة كليوباترا الثانية وأن بوليستراتوس كان بحاراً علي المركب(١١٥).

نقابات ملاك السفن:

ذكـرنا فـيما سبق أن مهنة النقل سواء البري أو النهري لم تقيد تقيداً كاملاً مثل غيرها من الحرف والمهـن(١١٦)إلا أن ذلك لا يستبعد أن ملاك السفن والعاملين في النقل النهري قد انتظموا في جماعات، وإن كانـت غـير رسمية– وربما كان لهم ممثلين لدي الحكومة تخاطبهم عند الحاجة إليهم. إذ كان كبار التجار وأصـحاب السفن يؤلفون فيما بينهم (Synodos)، وأن البطالمة كانوا يسندون إليهم شئون التجارة الخارجية تصـديراً واسـتيراداً(١١٧) فلا يستبعد أن أصحاب السفن النهرية – أو العاملين بالنقل النهري كان لهم أنماط مشابهة أو علي الأقل جماعة تمثلهم.

وفـي القـرن الأول ق.م تـم إنشـاء هيـئة للـبحارة للحمايـة مـن إخطار النقل النهري تسمي (οἱ πρὸς ναυλώσει) وتـتكون مـن البحارة (ναύκληροι) والمستأجرين (μισθώτοι) والربابنة

---

(108) P. Oxy, XVII, 2125; P. Col. 1 recto 4, col., 10; P. Oxy, 1259; P.S.I. IX, 1048; BGU, X 1933.
(109) P. Macqu, 407; P. Tebt, III, 823; 856.
(110) P. Hib , 39; P. Lille . 1. 21; P. Petrie, III 48.
(111) P. Tebt, III, 1034; p. Heb. I. 98.
(112) P.Hib,I,98; P. Ryl., IV, 576; P. Petrie, II,48; P. Enteuxes.,27;Willcken.Charest, 442
(*) Finkelestein, M.I., " " Εμπορός , ναύκληρος and καπηλος, "A Prolegomena to The Study of Athenian Trade" Cph. 30, (1953), p. 335.

(١١٣) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٦.

(114) P. Hib, I, 39, 11.4-6.

(١١٥) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٧.

(116) Rostovtzeff. SEHHW, p. 314.

(١١٧) حسين يوسف، المرجع السابق، ص٤٣.

(κυβερνῆται) ومــلاك السـفن، وأحياناً كان هؤلاء يذكرون في وثائقهم بأنهم تابعين لهيئة البحارة(١١٨) ولدينا وثيقة علي جانب من الأهمية(١١٩) لأنها توضح لنا وجود وكالة للنقل النهري في منف، ويرجع تاريخها إلى أواخر عهد البطالمة.جاء فيها:

" **إلى هيراكليديس – الآتي هو نسخة من أمر مرسل من أبوللوفانيس (Ἀπολλοφάνης). رئيس (προστάτης) و يوديمــوس (Εὔδημος) ســكرتير (γραμματεύς) وكالــة الــنقل الــنهري (Ἱπποδρομιτων σκάφη) فــي مــنف، الآتي هو التعليمات التي يحتويها ذلك الخطاب، اشحن تحت إشراف بانيسكوس (Πανίσκος) السكرتير الملكي، مركب زابديون (Ζαβδίωνος) بن أرتميدوروس (Ἀρτεμίδωρος) التي تبلغ سعتها ١٢ ألف أردب"**

وفي خاطب آخر(١٢٠) من رئيس وكالة النقل النهري، وسكرتيرها إلى الاستراتيجوس، جاء فيها:-

"**من أبوللوفانيس، الرئيس، ويوديموس سكرتير وكالة النقل النهري في منف إلى ديونيسيوس أحد رجال الحاشية الملكية (συγγενής) و ستراتيجوس،والمسئول عن الدخل بعد التحيات لقد قدمنا (مركب) من اجل المحصول، الذي وعدنا الديويكيتيس (وزير المالية) بنقله خارج نفس القسم........**"

ونستخلص من الخطابين السابقين أن زابديون بن أرتميدوروس يمتلك مركباً، وهي تتبع وكالة النقل النهري والتي مقرها منف، رئيسها هو أبوللوفانيس، وسكرتيرها يوديموس(١٢١) ويذكر "هاوبن" أن زابديون لــم يكــن مجرد مالك للسفه ولكنه كان أيضا رباناً يعمل علي السفينة بنفسه، فضلاً عن أنه كان عضواً في الوكالــة، وأيضاً يشارك في تحمل المسئولية،(١٢٢) ويبدو أن هذه الوكالة كانت خاضعة للإشراف الحكومي، ويتضــح لــنا ذلك من خلال علاقة هذه الوكالة بموظفي الدولة. ابتداء من أوامر الشحن المرسلة من رئيس الوكالــة إلــى هيراكلــيديس أمين صومعة الغلال، مروراً بإشراف السكرتير الملكي بانيسكوس، علي عملية الشــحن. أي أن عملــيات الــنقل المختلفة التي كانت تقوم بها الوكالة، كانت تخضع للإشراف التام من قبل الحكومة. وبالإضافة إلى ذلك فقد كانت هذه الوكالة تتعهد بنقل غلال الدولة. ونتبين ذلك من خلال، وعد كل مــن رئــيس الوكالة وسكرتيرها بأن يمدوا الدولة بالمراكب اللازمة لنقل الغلال أو أنهم كانوا ملتزمين أمام وزير المالية و الاستراتيجوس بتنفيذ وعودهم تلك.

وكــان رئيس الوكالة يتولى مهامه لفترة قصيرة، بينما يتولى السكرتير وظيفته لفترة أطول(١٢٣) كما تشــير هــذه البردية إلى تعدد الأجناس العاملة في وكالة النقل النهري، حيث نري أن "زابديون" يحمل اسما عربــياً فينيقــياً بينما يحمل يوديموس اسماً يونانياً. كما أن وجود " البروستاتيس" و"الجراماتيوس" يشير إلى التنظيم الدقيق في النقل النهري(١٢٤) .ويلاحظ أن نفس الهيئة أو الوكالة كانت موجودة بالفعل في الإسكندرية

(118) Hauben "An Annotated List", p. 269.
(119) BGU, VIII, 1742, 11.5 –10, (64/63 B.C).
(120) Ibid, 1743.

(١٢١) فادية أبو بكر، المرجع السابق، ص ١٨٢.

(122) Hauben, "An Annotated List", p. 270.
(123) Ibid, p.279.

(١٢٤) فادية أبو بكر، المرجع السابق.

ويتضـــح ذلـك مـــن خـــلال النص الذي نشره "ذ يلياكوس" (Zilliacus) [١٢٥] والمحتمل أنه مؤرخ بالعام (٧٧ ق.م[*]) أي أنه يعود إلى فترة مبكرة عن البردية السابقة (BGU, 1741 -3) و جاء فيها :-

" مـــن أندروماخوس (Ἀνδρομάχος) إلى أرخيبيس (Ἀρχηβεῖς) بعد التحية. هذا نص رسالة موجهة إلى ليونيديس (Λεωνίδης) السيتولوجوس، وتحتوي علي أمر إداري موجه إليه.

إلـــى ليونيديس، هناك رسالة تحتوي علي الأمر الإداري من بطلميوس الديويكيتيس، مذكور أدناه، ســـوف تتلقـــي أنـــت، بالاتفـــاق مـــع الكاتـــب الملكي أرخيبيس، أمراً يفيد بأنه يجب عليك شحن سفينة أجاثوكلـــيوس (Ἀγαθοκλείος) التي تبلغ سعتها، حمولة (٢٥٠٠) ألفين وخمسمائة أردب، وذلك طبقاً لما ذكره كل من ديونيسيوس و هرويديس (Ἡρωίδης) المشرفان علي الشحنة، حيث يجب عليك شحن السفينة بـــ ٢٥٠٠ أردب قمح".

وخطاب آخر من نفس البردية جاء فيه: [١٢٦]

"مـــن بطلميوس إلى أندروماخيس (Ἀνδομάχης) بعد التحية. بعد دوام الصحة والعافية.. يجب علـــيك تحمـــيل السفينة المخصصة لنقل القمح والتي تبلغ سعتها حمولة، (٢٥٠٠) ألفين وخمسمائة أردب طـــبقاً لشـــهادة ديونيســـيوس وهرويديس. المشرفان علي الشحنة التي تم إرسالها من المدينة في اتجاه الشمال من الدفعة الثالثة، يجب تحميل هذه السفينة بـــ (٢٥٠٠) ألفين وخمسمائة أردب قمح".

ويفهـــم مـــن الخطابين السابقين أن الشحنة خاصة بالحبوب المتجهة شمالا نحو مدينة ما- قد تكون الإسكندرية[١٢٧] كما يفهم أيضا أن مرسل الخطاب الأول أندروماخيس وهو ستراتيجوس إقليم هيراكليوبوليس، إلى شخص آخر يدعي أرخيبيس وهو الكاتب الملكي، ومن خلال أرخيبيس يوجه الاستراتيجوس أمراً إدارياً إلـــى السيتولوجوس ليونيدس، وذلك حتى يبقي الكاتب الملكي علي دراية بفحوى الخطاب أو الأمر الإداري، حتى يتسنى له مراقبة التوريدات الواردة من خزانة الحبوب[١٢٨]. أما بطلميوس فهو مصدر التعليمات الأول، حيث أنه هو الديويكيتيس الذي أرسل الخطاب في البداية إلى الاستراتيجوس أندروماخيس، مع أننا نلاحظ أن بطليموس يعتبر اقل منزلة من الاستراتيجوس، أن لم يكن تابعا له!! [١٢٩] ويذكر "زيلياكوس" ناشر البردية أن هـــرويديس وديونيســـيوس اللـــذان يحمـــلان لقـــب (πρὸς τῆ ναυλώσει) هما بالترتيب رئيس الوكالة وســـكرتيرها، وأجاثوكلـــيوس هو القبطان الذي أرسل إلى منف لشحن غلال الدولة، وأنه يعتبر أيضا بحاراً ،وربما أيضا مالك السفينة، ومن المحتمل أيضا أنه عضواً في وكالة النقل النهري[١٣٠].

في العصر الروماني كان ملاك السفن يمثلون الجزء الأكبر من أثرياء الإسكندرية، الذين انتظموا فـــي نقابة تحت إشراف الحكومة، ولقد عين أعضاؤها لكي يشرفون علي النقل عبر النيل وقنواته في مختلف

---

(125) Zilliacus, H., " Neue Ptolemaertexte zum Korntransport und Saatdarlehen", Aeg.,17, (1939), P.63.

(*) يذكر هاوبن أن التاريخ الصحيح للبردية هو ٧٨/ ٧٧ ق.م. وليس ٤٥/٤٨ كما ذكر ناشر البردية.

(126) Ibid., pp.63-63.
(127) Ibid., p.59.
(128) Ibid., pp. 60-61.
(129) Ibid., p. 59.
(130) Zilliacus, Op. Cit., pp 270-71-72.

الأقالـيم[١٣١] ولقـد كانت النقابة تلتزم بتقديم ما تطلبه الدولة منها حيال ضريبة الأنونا، حيث كان أصحاب السفن يضطلعون بنقل الانونا وفي إحدى الوثائق ما يدل علي ذلك[١٣٢]:-

" ....أمونـيوس بـن ميـترودوروس (Μητροδωρός) حفـيد كـيفالون ، مـن قبيلة سوسيكوسـميون (Σωσικοσμιον) وعشيرة زينيان (Ζήνειαν) وديونيسيوس بن بطلميوس ، حفيد بوتـامون (Ποτάμωνος) مـن قبيلة أرخيستراتيس (Ἀρχεστρατειου) وعشيرة زينيان، يعملان كضمناء لامتثالي وتنفيذ تعهداتي، هذان الاثنان هما رؤساء أصحاب السفن في إقليم أرسينوي".

ويتبين لنا أيضاً من إحدى فقرات تلك البردية [١٣٣] أن رئيس أصحاب السفن يقوم بنقل الانونا:-

"إلـى سـابينوس وشركاه المصرفيين الحكوميين أنا هيراكليديس بن ديديموس وديمتريوس، من ميناء هيراكليوبوليس (أهناسيا المدينة) ربان مركبي الخاصة حمولة (٨٠٠) ثمانمائة أردب".

وكما ذكرنا، فإن معظم أصحاب السفن " الناوكليروي" العاملين في نقل الأنونا من السكندريين كانوا يحتكرون نقل الانونا داخل مصر ويشكلون غالبية أعضاء النقابة المنظمة لحرفتهم[١٣٤].

كمـا يوجـد تعهد آخر، جماعي موجه إلى الكاتب الملكي من ملاك السفن في أرسينوي جاء فيه:-

"إلـى أبوللونـيوس المدعـو أيضا "خايريمون" الكاتب الملكي و الاستراتيجوس بن "بيلينيس" بن بيلينيس من هرموبوليس و ديوسقوروس بن "اماناريوس"....بإعداد القوارب حمولة ٥٤٥ أردباً مشفوعاً بقسم الإمبراطور ماركوس أوريليوس...." [١٣٥]

وتبين لنا من هذه البردية أن ملاك السفن كانوا يتعهدون بإعداد القوارب، بل أنهم كانوا يقسموا بذلك، تأكـيدا لالـتزامهم بتعهداتهم، وكما رأينا في بردية "كولومبيا" سابقة الذكر أن هناك ضمناء من نقابة أصحاب السفن كانوا يضمنون قيام أصحاب المراكب بواجباتهم، والتزامهم بتعهداتهم[١٣٦].

وكانـت نقابـة مـلاك السفن من أهم النقابات وكان أفرادها يختارون من بين أسر أعضاء مجلس الشورى الأثرياء وكان عملها مركزاً علي نقل ضريبة الانونا، ومد الجنود بالتموين[١٣٧].

ولقد كان لملاك السفن الحق في معاينة صوامع الغلال وربما كان لهم الحق في الإشراف علي النقل من صوامع الغلال إلى أرصفة التحميل وإن كان حقاً محدوداً وذلك لتجنب التقاعس عن التحميل[١٣٨].

ويدل علي ذلك ما جاء في إحدى برديات أوكسيرينخوس[١٣٩] والتي تعود إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي، وهي عبارة عن خطاب مرسل من شخص يدعي بيسيوس (Παήσιος) إلى آخر ادني منه مرتبة

---

(131) Johnson ,Op. Cit., p. 393.
(132) P. Col, 1 recto 4, col., 10, 11.6-10.
(133) Ibid, 11.1-4.

(١٣٤) حسين احمد يوسف، المرجع السابق، ص ١٤٥.

(١٣٥) نفسه ، ص ١٢٧.

(136) P. Col., 1 recto 4, col., 10, 11.9-10.

(١٣٧) مصطفي عزمي محمد، المرجع السابق، ص ٧٢.

(138) Johnson, Op . Cit., p. 402.
(139) P. Oxy, I, 63. 123. Oxyrhynchus , (2nd or 3rd Cent. A.D)

ويدعي أرخيلاوس (Αρχέλαος) يوجه إليه بعض تعليمات تتعلق بتحميل شحنة من القمح وتفتيشها تفتيشاً رسمياً. في هذه الحالة أيضا ربما كانت هذه الغلال مرسلة إلى روما(١٤٠) ونص البردية كالآتي:

"من بيسيوس إلى الأكثر اعتزازا بالنسبة لي، أرخيلاوس بعد التحية. حامل هذا الخطاب هو البحار باتيموؤتوس (Πανεμούῶτος) أرجو منك أن ترى ما إذا كانت شحنته قد تم شحنها، وتم إنجاز كل ما يتعلق بها، ودعها تحوي كالعادة كل ما لديك، وكل ما تم اختياره للشحن، أرسل المفتشين بنفسك للفحص، واحصـــل علي حمار من رؤساء الشرطة، بعد ذلك أعره كل اهتمامك، ودعه يري كل صوامع الغلال، واعد المراقبيـــن والموظفين الآخرين الثانويين، والذين أعطيت لك أسمائهم عن طريق حربوقراطيون ، حتى لا يكون هناك تأخير، مع خالص تمنياتي لصحتك صديقك العزيز"(١٤١).

ويتبيـــن لنا من هذه البردية، أن ملاك السفن كان لهم الحق في معاينة صوامع الغلال، وأن المسئول عـــن الصـــوامع والـــذي لـــم يتبين لنا من خلال سطور البردية وظيفته بالتحديد، كان عليه أن يقدم له كافة التســـهيلات وكذلـــك كافـــة المعاونين، من مفتشين، ومراقبين، ويبدو لنا من خلال هذه الوثيقة أن القمح كان يرسل من أوكسيرينخوس إلى روما في أسطول للغلال وكان يرسل مع الشحنة مراقبين وموظفين آخرين.

النقل النهري لغلال الدولة:

كـــان جمع القمح وغيره من الحبوب الغذائية من أهم مظاهر الحياة الاقتصادية في مصر في العصر البطلمي، حيث تنقل الغلال علي ظهر الدواب إلى مخازن القرية، ومنها إلى اقرب الموانئ النهرية(١٤٢).

ولديـــنا العديد من البرديات التي تتعلق بعملية نقل الغلال عبر النهر، وغالباً ما تكون إلى الإسكندرية، ومنها مجموعـــة برديات "موين" (Moen) (١٤٣)بنقل الغلال من أرسينوي "الفيوم" إلى الإسكندرية، وهي عبارة عن ثـــلاث بـــرديات تعـــود إلى (١٦٠ ق.م)، بشأن أوامر شحن مرسلة من شخص يشغل وظيفة بروتارخوس (πρώταρχος). وهي وظيفة يبدو أنها تخول لصاحبها إعطاء الأوامر إلى أمناء المخازن(١٤٤)

ولقد جاء في البردية الأولى:

"تحـــيات إلـــى هيلـــيودوروس (Ἡλιοδώρωι) و أبوللونـــيوس مـــن الـــبروتارخوس، اشـــحن (Ἐμβάλεσθε) مـــن ميناء بطولميس، من مخزن غلال أنوبياس (Ἀνουβιάδα) من محصول العام الواحد والعشرين، إلى صومعة الغلال الملكية في الإسكندرية، عي ظهر مركب هيراكليتوس. بسعة قدرها × أردب والتي ربانها هو زميريس (Ζήμερις)(١٤٥).

(140) Ibid. intro. P. 123.
(141) Ibid, 11. 1-18.

(١٤٢) نفسه، ص ٢٢٥. انظر أيضاً:

Taubenshlage. R., The Law of Greco – Roman Egypt in the Light of Papyri, 332, B.C., 640 A.D. Warsaw, (1955) pp. 680. 1

Bagnall. R.S., Egypt in late Antiquity, Princeton, (1993) 00. 34 ff.

(143) P. Moen, Republished by, Sijpestejn., Op . Cit., pp.108-116. 116.
(144) Ibid, P. 108.
(145) P. Moen, I, 11.1-10

وهذه البردية تبين لنا أن البروتارخوس هو الذي يصدر أوامره إلى أمناء المخازن فيما يتعلق بشحن الغلال إلى الإسكندرية، ويبدو أن هيليودوروس و أبوللونيوس هم أمناء مخازن قرية أنوبياس.

"σιτόλογος Ἀνουβιάδος Ἡλιοδώρωι καὶ Ἀπολλωνίωι(١٤٦)"

كما تبين لنا أيضاً، أن هيراكليتوس يملك مركباً لم يتضح لنا سعتها(*) وأنه لا يعمل عليها بنفسه ولكنه استأجر لها "كيبيرنيتيس" يدعي زميريس.

وهـناك مجموعـة من الوثائق البردية في أرشيف "بودليان" (Bodleian) تتعلق بنقل غلال الدولة وتعـود إلى العام ١٨ من حكم الملك بطلميوس فيلوميتور (١٦٤ –١٦٣ق.م) والسنة السابعة من حكم الملك بطلمـيوس يورجيتـيس. وتتكون هذه المجموعة من سجل يحتوي علي نقل الغلال التي أرسلت إلى القوات الموجـودة في أسوان (Syene)، ولا تلقي هذه الأوراق الضوء فقط علي عملية نقل الغلال الخاصة بالدولة ولكن أيضاً علي تاريخها والعهد الذي تمت فيه، وقد جاء في إحدى البرديات الآتي: (١٤٧)

"...إلـى أبوللونـيوس تحـية، لقـد شـحنا مـن صـومعة غـلال مـن ديوسـبوليس ماجنا (Διοσπόλει τῆι μεγάληι)(*) علي سفينة ....حمولة... تحت إمرة ....من اجل نقلها إلى أسوان. من اجـل مؤن الجنود المرابطين هناك (٧٥٠) سبعمائة وخمسون أردباً من القمح. مكيال(١٤٨) تسع وعشرون خوينـيكس (κθ)χοινικωῖ) والمجموع الكلي (٧٥٠) أردب من القمح. وداعاً. العام الثامن عشر، ٢٤ برمودة، ١٦٣ ق.م.

أنا هيراكليديس مساعد كاستور (Κάστορος) الأويكونوموس (عامل المالية) لقد شحنت كما ذكر سابقاً سبعمائة وخمسون أردب من القمح.

أنـا.....مساعد بسينامونيوس(Ψεναμούνιος) الكاتب الملكي، شحنت كما حدد سابقاً سبعمائة وخمسون أردباً من القمح المجموع (٧٥٠) أردب.

أبوللونـيوس تحـيات مـن بانيسكوس (Πανίσκως) فور استلامك أل (٧٥٠) أردب من القمح ابلغنا، ودع السفن تعود. وداعاً العام الثامن عشر ٢٩ برمودة"

يتضح لنا من خلال هذه البردية الآتي:

١- أن السـيتولوجوس هو الذي أرسل الإيصال الخاص بالغلال المرسلة عبر النهر، في شكل تقرير، تم إمضـائه مـن" مسـاعد الأويكونومـوس" و"مساعد الكاتب الملكي". و أن الذي استلم الشحنة هو سيتولوجوس صوامع الغلال في أسوان، وهو أبوللونيوس(١٤٩).

٢- يتبين لنا الدور الذي اضطلع به مساعد الأويكونوموس ومساعد الكاتب الملكي في عملية النقل النهر.

---

(146) Ibid., verso, ll.23-24.

(*) لقد كان نوع هذه المراكب هو "الكيركوروس" والتي تبلغ سعتها حوالي ٢٠٠٠ أردب = ٢٠ طناً. انظر:
Ibid, p. 111

(147) Reekmans, T, and Dack ., E.V. "A Bodleian Archive on Corn Transport" CdE. 53, (1952) p. 149.

(*)ديوسبوليس ماجنا: هي عاصمة إقليم طيبة (الأقصر حالياً).

(148) Ibid., pp. 162, 163, No.1, 11. 1-9.

(149) Ibid., p. 153.

٣- تعطينا البردية فكرة عن القوات المرابطة في أسوان، وإن كان لم يتضح لنا من خلال سطور البردية إن كانــت هــذه القوات قد خدمت في حماية الحدود الجنوبية أم لا؟ وإن كان ذلك مرجحاً لوجودها بالمنطقة(*)

٤- كما يتبين لنا أيضاً المتابعة الدقيقة بين السيتولوجوس المرسل من صومعة الغلال في ديوسبوليس و السيتولوجوس المرسل إليه. (١٥٠)

وفــي إحــدى برديات تبتونيس (سبق ذكرها) والتي تعود إلى العام ١٨٥ ق.م(١٥١) وهي عبارة عن إيصال اســتلام مــن قبل ربان مركب قام بنقل كمية من الغلال من ميناء كيركي بإقليم ممفيس (منف) إلى المخازن الملكية في الإسكندرية وقد جاء فيها:

" فــي عهــد الإلهيــن بطلميوس بن بطلميوس وأرسينوى فيلوباتوريس المحبين لوالدهما، العام الواحــد والعشرين ٢ من هاتور، أمونيوس، ربان مركب بوليكراتيس حمولة......أردب يعترف باستلامه حمولــة لشحنها في ميناء كيركي لنقلها إلى الإسكندرية إلى الصوامع الملكية من محصول العام العشرين، بواســطة يوكخيوس و أمونيوس سيتولوجوي. مخزن غلال في هيرانيسوس، مع المراقبين، خمسة آلاف وخمسة مائة وست وخمسون أردباً من الأوليرا"

ويتضح لنا من هذه البردية، أن عملية نقل الغلال التابعة للدولة من منف إلى الإسكندرية عبر النهر، تمــت عن طريق سفن مملوكة للأفراد. وربما عمل هؤلاء الأفراد في الخدمة الإلزامية المفروضة عليهم من قــبل الدولة والخاصة بنقل غلال الدولة، كما نلاحظ أن الغلال التي تم نقلها هي من محصول العام العشرين في حين أن عملية النقل قد تمت في العام الواحد والعشرين أي أن هذه الغلال كانت مخزنة في المخازن منذ عام.

أما في عصر الرومان، فكان ملاك السفن يقومون بنقل الغلال من أقاليم مصر المختلفة عبر النهر - فــي الغالــب الأعــم - إلى الإسكندرية، ومنها إلى روما كنوع من أنواع الخدمة الإلزامية والتي عرفت بالأنونا المدنية (Annona Civilis)، أو إلى الجنود الرومان المرابطين في أماكن مختلفة في مصر كخدمة إلزامــية عرفت بالأنونا العسكرية (Annona Militares) (١٥٢). ويمكننا أن نفرق بين نوعين من الخدمات الإلزامــية. أحدهمــا كان قوامه الخدمة اليدوية، بينما كان قوام الآخر الثروة المادية، وقد اخذ نظام الخدمات الإلزامــية فــي مصر يتبلور حوالي منتصف القرن الأول الميلادي حتى اخذ شكله المعروف عند نهاية هذا القــرن ومطلع القرن الثاني. وقد وصل هذا النظام إلى ذروة نضجه في نهاية عهد الإمبراطور تراجان عام

(*) كانــت أســوان مدينة بها حامية عسكرية في أقصى الجنوب، وكانت تعسكر بها بشكل دائم، وذلك لحماية الحدود الجنوبية راجع/ -Ibid., P. 158

(150) Ibid, p. 163, No. 1, 11.8-9.

(151) P. Tebt., III, 823, 11.1-11. (about 185 B.C)

(١٥٢) منيرة محمد الهمشري، المرجع السابق، ص ص ٢٨ - ٤٢.

١١٧م، ولقـــد خضع لهذه الخدمة المكلفين بنقل الغلال من الصوامع إلى الموانئ النهرية (النقل البري) ومن تلك الموانئ إلى الإسكندرية أو إلى معسكرات الجيش الروماني (النقل النهري) (١٥٣)

وفـــي القرن الثالث الميلادي كانت الانونا مطلباً خالصاً بالإضافة إلى الضرائب التي كانت تجبي من ملاك الأراضي ومستأجري الأراضي العامة و الأراضي الإمبراطورية، وكانت مجالس المدينة مسئولة عن توصـــيلها وكذلك ترشيح من يقومون بالإشراف علي جمع المواد الغذائية، وعلف الماشية ونقلها إلى الموانئ أو المدينة وتوصيلها إلى ممثلي وكلاء الجيش(١٥٤).

وتخـــبرنا بـــردية تعود إلى العام (١١٨م) (١٥٥) أن بحاراً سكندرياً يسمي "بابيريس (Παπείρης) خصصـــت مركـــبه لنقل غلال من أبوللونوبوليس (Ἀπολλωνόπολις) (قرية تقع في مركز طهطا شمال سوهاج الحالية) التابعة لإقليم "هيبتاكوميا" (أي القرى السبع) (Ἑπτακωμία) وجاء فيها:

" مـــن بابيريس إلى صاحب الشرف العظيم أبوللونيوس، ستراتيجوس أبوللونوبوليس، هيبتاكوميا تحـــيات. أريـــدك أن تعـــرف إننـــي كنت مرشحاً من قبل المدير المالي، لإقليمك وحدي، وبناءاً علي طلبي وبموافقـــة بيساريون (Βεσαρίον(*)) مع صندلى الخاص، والذي تبلغ حمولته أربعة آلاف أردب. ولكن بعد أن تم ترشيحي عهد إلى بتولي مهمة كاهن نقابة ربابنة السفن، وسوف تفعل خيرا، يا صديقي الأعز، فـــي تعـــاونك مع رجالي حيث إنني لا أستطيع الحضور لتقديم احتراماتي، لشخصكم المبجل، وثق في إنني قادر علي إسداء خدمة لكم، أنت لا تدرك إنني املك مراكب أخرى، وتبلغ سعتها الإجمالية ٨٠,٠٠٠ أردب، لذلك فإنني أستطيع أن اكنس مدينتك وأنظفها.

يتضـــح لنا من هذه البردية أن الاستراتيجوس كان يقوم بالإشراف العام علي عملية النقل، كما نري أيضـــاً دور (البروكـــيوراتور) (مديـــر المال) الواضح في عملية النقل خاصة وأن البروكيوراتور في القرن الثالـــث كـــان يملـــك بشكل واضح حق المراقبة العامة علي الشحن من صومعة الغلال إلى النهر(١٥٦). أما بيساريون فيبدو انه الكاتب الملكي خاصة وأن "جونسون" يذكر أنه كان يشترك مع الاستراتيجوس في عملية الإشراف علي النقل(١٥٧).

ورغم أننا قلنا فيما سبق. أن الخدمة الإلزامية قد بلغت ذروة نضجها في بداية القرن الثاني، وخاصة فيما يتعلق بعملية نقل الانونا، إلا أنه لا يبدو أن بابيريس قد نقل هذه الغلال كخدمة إلزامية، وذلك لعدة أسباب منها:

---

(١٥٣) أبو اليسر فرح، الدولة والفرد في مصر، ص ص ١٥٥-١٥٦.

(154) El Mossallamy, Op. Cit., p. 117.
Rostovtzeff, SEHRE, p. 484.
Oertel. F. Die Liturgy. Studien zur Ptolemaischen und Kaiserlichen Verwaltung Agyptens, Leipzig, (1917) p. 63.
P. Oxy. XII, 1412 (3rd Cent A.D)

(155) P. Giss., II , Heptacomia (A.D 118)

(*)عن بيساريون نفسه انظر:

-P. Grenfel, II, 45a ; Wilcken, Chrest. ,p. 431

حيث نجد أنه كان مسئولاً عن تحميل السفينة وشحنها أيضاً.

(156) P. S. 1, IX, 1053.

(157) Ibid; Westermann and Keyes, Op. Cit ., p. 104.

١- لهجة الخطاب نفسه إذ يتضح لنا من خلال سطور البردية أن "اللهجة التي يتحدث بها بابيرس لا تبدو لهجة شخص قد رشح لنقل غلال هذا الإقليم كخدمة إلزامية خاصة وأننا نعرف أن هذا النوع من الخدمات الإلزامية كان عبئاً ثقيلاً علي من يقوم به ولو انه سنحت له الفرص للتنصل من هذا العبء لفعل دون تردد، ولكننا في حالة بابيريس نجد أن الأسلوب وطريقة كلامه توحي بأنه لا يبدو عليه أي نوع من أنواع السخط أو التبرم من ترشيحه لهذه الخدمة وبل علي العكس من ذلك نجده يقول انه قد رشح بناءً علي طلبه، فضلاً عن ذلك نجده يخبر الاستراتيجوس بأنه يملك مراكب أخرى تبلغ سعتها الإجمالية ٨٠,٠٠٠ ألف أردب كما نجده في نهاية البردية يطمئن الاستراتيجوس بكلمات تعني أنه سوف يحمل علي مراكبه كل ما في المدينة من حبوب حتى انه لن يترك حبة واحدة.

٢- أن "جونسون" ذكر أن نقابة قائدي السفن في الإسكندرية قد رتبوا مع المسئول عن الأنونا في نيابوليس (البروكيوراتور) تقسيم الأقاليم بين مختلف الأعضاء، أي أن كل عضو من أعضاء النقابة أو كل مجموعة من الأعضاء سوف يوكل إليهم نقل غلال إقليم بعينه.أي أن عملية النقل قد تم ترتيبها عن طريق اتفاقية بين ملاك السفن والاستراتيجوس، وليس كواجب إلزامي فرض عليهم(١٥٨).

٣- ذكر " المسلمي" أن بابيريس قد تلقي "عرضاً" لنقل هذه الغلال وخاصة وأن نقل الغلال كعمل خاص بصاحبه كان موجود في تلك الفترة(١٥٩).

وإن صحت هذه الاستنتاجات، فإنها تدل علي تراخي في دور الدولة في الخدمة الإلزامية.مما يحتاج معه إلى تفسير، فهل يرجع ذلك إلى زيادة عدد السفن بشكل كبير وبالتالي لم يكن هناك حاجة إلى اللجوء إلى الإلزام ؟ أم أنه يرجع إلى ضعف في سيطرة الدولة مما قابله زيادة في قوة ملاك السفن ؟ أم أنه يرجع لمشاكل كانت تواجهها روما مما كان له أثر علي الإدارة الرومانية هنا في مصر؟

وفي إحدى البرديات التي تعود إلى بداية القرن الثالث الميلادي(١٦٠) نجد أن مالك مركب يتعهد، بل يقسم بأنه سوف يمد الحكومة بمركب لنقل غلال الدولة، وقد جاء فيها:-

"إلى سيرابيون (Σαραπίωνι) يدعي أيضا فانياس (Φανίας) ستراتيجوس إقليم أوكسيرينخوس، أنا تيثويس (Τιθοῆς) بن سيرابيون و بطوليما (Πτολέμα) من فاكوس (Φακούσων) شاحن غلال فاكوس سابقة الذكر (διεραματείτης τῆς αὐτῆς φακουσῶν)(*) أقسم بحظ سيفيروس وأنطونيوس السيدين المحترمين (τῶν κυρίων Σεβαστῶν) بأنني سوف أقدم المركب الصغير الخاص بي (الذي أمتلكه) والذي تبلغ حمولته مائة وخمسين أردباً من أجل شحن غلال الحكومة، متي تصل المراكب التي تم جمعها وفقاً لأوامر الشحن، وحتى لا يقع عليَّ اللوم بخصوص هذا

---

(158) Johnson,Op. Cit.p.402.
(159) El Mosallamy, Op. Cit., p. 116.
(160) P. Oxy, 1197, 11.1-31, Oxyrhynchus, (A. D 211).

(*) διεραματείτης: هو الشخص الذي يتعامل مع (διεράματα) والتي تعني الغلال المنخولة أو المغربلة المعدة للشحن، ولكنها في هذا النص تتناسب بشكل أكبر مع معني "شحن" (Lading) وعن هذه الكلمة انظر/
Ibid, p. 219, Comment Line, 4; P. Tebt ., 328, 11.3-4; P.Thead., 26, 1. 14.

الشـــأن. و هــذا الــتعهد ســـاري المفعول و........البحار سيرابيون بن......فاكوس، التاريخ ، التوقيع، لتبثويس، كتب، بالنيابة عنه سيرابيون".

يتبيـــن لنا من هذه البردية أن الدولة كانت تفرض علي ملاك السفن تقديم سفن للعمل في خدمة التاج لـــنقل غـــلال الدولة، ويتضح لنا ذلك من خلال تعهد تبثويس مالك المركب بأنه سوف يقدم مركبه إلى التاج لاســتخدامها فـــي نقـــل غلال الدولة، وأنه سوف يقدمها عند وصول المراكب الأخرى التي تم جمعها لنفس الغـــرض ممـــا يبين لنا أن هذه الخدمة كانت مفروضة علي أغلب -إن لم يكن جميع- ملاك المراكب. كما نلاحظ أيضاً أن مالك المركب أمي لا يجيد الكتابة، لأنه الذي قام بالكتابة نيابة عنه شخص آخر.

أوامر الشحن (Ἐμοβλαι)

كان هناك نوعان من أوامر الشحن:

(أ) النوع الأول:

وهو عبارة عن أوامر موجهة من حاكم الإقليم (στρατηγός) إلى الخازن (σιτόλογος) مباشرة لشحن كمية معينة من الغلال[١٦١].

ونتبيـــن ذلك من خلال ما جاء في بردية "ماكواري"[١٦٢] حيث نجد أن أوامر الشحن من خريسيبوس (Χρυσίππος) إلى اثنين من أمناء المخازن وجاء في إحدى هذه البرديات الآتي[١٦٣]:

"أمر شحن من **خريسيبوس إلى دياجوراس** (Διάγωρας) وبيروتيس (Βερότιες) **إشحن ألف وخمســمائة (١٥٠٠) أردب مـــن الشـــعير النظيف والمنخول من اجل ضريبة الشراب السكندري، البحار بطلميوس**"

وفي بردية أخرى من برديات ماكواري جاء فيها: [١٦٤]

" أمـــر شحن من خريسيبوس، إلى دياجوراس وبيروتيس إشحن ثمانية آلاف من الشعير المنخول والنظـــيف، مـــن أجل ضريبة الشراب السكندري بطلميوس هو البحار علي المركب المملوكة ليوثيديكوس (Εὔθυδικος)"

وفي بردية ثالثة من برديات"ماكواري" جاء[١٦٥]:

" إلـــى بيروتـــيس وديـــاجوراس، إشـــارة إلـــى مراســـلات أخرى، اشحن شعير ضريبة الرأس" (Syntaxis[*]) لشهر برمودة".

---

(١٦١) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣٥.

(162) Cook, Op. Cit. p. 227.
(163) Ibid, No, 404
(164) Ibid, No, 407.
(165) Ibid, No, 405; SB, XIV, 11887, 1888, 11889.

(*) عن هذه الضريبة أنظر:-
-Preaux, Op. Cit,. p. 384; Hauben, Another Boat of Cleopatra II., P .148.
-إبراهيم نصحي،تاريخ مصر في عصر البطالمة،ج٣، ص ٣٧٧.

(ب)النوع الثاني:

أوامـــر موجهـــة من الأويكونوموس و الكاتب الملكي إلى نائبيهما، من أجل الإشراف علي الشحن. ترسل إلى الخازن مباشرة(١٦٦).ومن ذلك بردية(١٦٧) تعود إلى القرن الأول ق.م جاء فيها:-

" مـــن أندروماخوس. إلى أرخيبيس. تحية. هذا نص رسالة موجهة إلى ليونيديس السيتولوجوس. وتحـــتوي علـــي أمـــر إداري موجـــه إلـــيه. إلى ليونيديس، هناك رسالة تحتوي علي الأمر الإداري من الديويكيتـــيس، مذكـــور أدناه. سوف تتلقى أنت بالاتفاق مع الكاتب الملكي أمراً يفيد بأنه يجب عليك شحن مركـــب أجاثوكلـــيوس، التي تبلغ سعتها. حمولة ألفين وخمسمائة أردب، ذلك طبقاً لما ذكره ديونيسيوس وهرويديس المشرفان علي الشحنة حيث يجب عليك شحن السفينة بـــ ٢٥٠٠ أردب قمح ".

وفي بردية أخري تعود أيضاً إلى القرن الأول الميلادي(١٦٨)جاء فيها:

" إلـــى هيراكلـــيديس. الآتي هو نسخة من أمر مرسل من أبوللوفانيس رئيس و ديموس سكرتير وكالـــة الـــنقل الـــنهري فـــي مـــنف، الآتي هو التعليمات التي يحتويها ذلك الخطاب، إشحن تحت إشراف بانيسكوس السكرتير الملكي، مركب زايدريون بن ارثميدوروس التي تبلغ سعتها ١٢ ألف أردب "

ونلاحـــظ اختلاف أوامر الشحن باختلاف الأقاليم، حيث تميزت الأوامر الصادرة من إقليم أرسينوي بالـــنوع الأول، أمـــا غالبـــية الوثائق الصادرة من إقليم هيراكليوبوليس كانت من النوع الثاني. ويظهر وجه الاخـــتلاف في أن أوامر النوع الثاني لا ترسل مباشرةً إلى الخازن. كما أن لها غرض مختلف. وهو إبلاغ النواب بالأشراف علي شحن الغلال مع الخازن ومعاونيه (١٦٩).

ولقـــد أحصـــي لـــنا "كـــووك" (Cook) واحداً وعشرين عنصراً احتوت عليها أوامر الشحن وهي كالآتي:- (١٧٠).

صيغة التحية	A to B ...Χαίρειν
أمر الشحن	Ἐμβάλοῦ
المشرفون	μετὰ τοῦ ἐπακολουθοῦτος
التعليمات	κατὰ τὸν...χρηματισμόν κατὰ τὸν ἀπόστολον
مكان التحميل	ἐπὶ τοῦ κατὰ τὴν καινὴ ὅρμου
عام حصاد الغلال التي سيتم تحميلها.	ἀπὸ τῶν γενημάτων τοῦ(x) ἔτους
موطن الغلال.	ἐκ του περὶ Ὀξύρυγχα ἐργαστηρίου
الوجهة المقصودة.	ειαν εἰς Ἀλεξάνδρεαν
صومعة الغلال الملكية.	εἰς τὸ βασιλικόν

-أيدرس بل، المرجع السابق، ص ١٠٠.

(١٦٦) منتهى محمود الصاوى، المرجع السابق،نفس الصفحة.

(167) Zilliacus, Loc. Cit

(168) BGU., VIII., 1742.

(١٦٩) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق.

(170) Cook,. Op. Cit., pp. 227, 228

نوع السفينة ومالكها.	εἰς(السفينة)τοῦ/τῆs C
مستأجر السفينة.	τοῦ/τῆς μισθωτῆς / μισθώτρια ὁ/ἡ D
سعة السفينة.	ἀγωγῆς (رقم)
اسم البحار (الناوكليروس)	ἐφ οὗ/ ἐφ ἧs E
شخص (يقدم) يجهز السفينة.	παρεστάμενον...τοῦ (F) τοῦ παρὰ τοῦ G) μισθωτοῦ
نوع وكمية الغلال المشحونة .	πυροῦ ἀρτάβας (...) , γίνουται(...)
تعليمات بتحرير إيصال.	καὶ σύμβολον ποίησαι....ὧς καθήκει
حراسة أثناء الشحن.	καὶ μὴ πρότερον τὴν εμβολὴν ποίησαι
صيغة الختام+ التوقيع+ التاريخ.	Ἔρρωσο (التاريخ)

إجراءات الشحن:

يتسلم الخازن (السيتولوجوس) من حاكم الإقليم أمرتمويل (χρηματισμός) أو رسالة (ἀπόστολος) بشحن كمية محدودة من الغلال إلى الإسكندرية[١٧١]، كما يتسلم البحار نسخة من هذا الأمر، والتي ترسلها له هيئة البحارة (οἱ πρὸς της ναύλωσα) وعندئذ يلتزم كل منهما بتنفيذ أوامر التسليم، حيث يتأكد الخازن من تسلم البحار كمية الغلال المطلوب شحنها إلى الإسكندرية علي المركب المحددة كما جاء في إحدى برديات الحيبة[١٧٢].

" **من كسانثوس إلى يوفرانور، تحية. أعط أوامراً للتسليم بواسطة كيلليس، إلى حورس. علي المركب المملوكة للدولة، والتي يديرها ويقودها المذكور آنفاً، حورس، للغلال التي جبيت علي الأراضي المستأجرة من قبل إسكندر، و برومينوس و نيكوستراتوس وباوسانياس. ودع كيلليس أو ربان السفينة يكتب لك إيصالاً. ويختم العينة. وأحضرها إلى، إلى اللقاء** ".

ثم يأتي دور نائب الكاتب الملكي (ἀντιγρφεύς) ونائب الأويكونوموس (ὁ παρὰ του οἰκονόμου) ويتضمن التأكد من صحة الأوامر الصادرة من كل من الخازن والبحار وأنها متطابقة ثم يقومان بفحص كمية الغلال المشحونة والتأكد من مطابقتها للأوامر المرسلة من حيث كميتها ووجهة شحنها[١٧٣] وعندئذ يصبح البحار مسئولاً عن نقل الشحنة علي المركب بمصاحبة الحراس (φυλακιται) المسافرين معه إلى الإسكندرية[١٧٤].

الإيصالات (σύμβολα) ونسخة منها (ἀντισύμβολα)

بعد شحن الغلال يسلم الخازن إيصالاً للبحار، الذي يقدم بدوره إيصالاً للخازن، من نسختين (σύμβολα δισσόν) أو ثلاثة (τρισσὸν) نسخة لنائب الكاتب الملكي، ونسخة لنائب الأويكونوموس ويحتفظ بنسخة لنفسه[١٧٥].

---

(171) Ibid, Nos,404, 405, 407. P. 227.
(172) P. Hib., 39.
(173) Reekmans. & Dack., Op. Cit, No l. pp. 162, 163.

(١٧٤) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق،ص ٢٣٦.
(١٧٥) نفسه، ص ٢٣٦ ;P. Tebt, 824, 825, a,b-

وفي بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م (٢٦٥/٢٦٤ ق.م) وهي عبارة عن خطاب مرسل من موظف أعلي منزلة إلى آخر أقل منه منزلة والاثنان تربطهما علاقة ما بعملية نقل الغلال، وإن كانت البردية لم توضح لنا طبيعة هذه العلاقة، يتبين أن نائب الكاتب الملكي أو البحار المسئول عن السفينة، كان يقدم إيصالاً بالكمية المشحونة فضلاً عن أنه كان يختم عينة من هذه الغلال ثم يرسل الإيصالات والعينة المختومة إلى هذا الموظف الأعلى منزلة. وقد جاء في هذه البردية:-

"... ودع كيللسيس (ربما كان نائب الكاتب الملكي) أو البحار يكتب لك إيصالاً ويختم العينة ويحضرهم إليّ، إلى اللقاء..." (١٧٦).

وفي بردية أخري(١٧٧) تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني ق.م، نري أن أمناء المخازن يحصلون علي إيصال من البحار:-

"... إحصل علي إيصالاً من البحار بالكمية التي شحنتها كالمعتاد وأبلغنا، كيف جرت الأمور. أرسل أيضاً العينات إلى اللقاء "

ومن هنا نتبين أن السيتولوجوس بالإضافة إلى حصوله علي الإيصال من البحار كان يحصل أيضاً علي عينات من الشحنة لضمان خلوها من العيوب.

وفي بردية أخري تعود إلى العام ٧٧ ق.م تقريباً، نجد أن السيتولوجوس يستلم إيصالاً من البحار يتعهد من خلاله بتسليم الشحنة خالية من العيوب والأضرار وبدون تأخير، وأن يوصلها سالمة إلى المدينة، وعلي ضمانته الشخصية وقد جاء فيها:

" ويجب تسليم هذه الشحنة إلى المشرف علي صومعة الغلال الموجودة في مستودع الميناء، بعد استلام إيصال من المسئول عن الشحنة (البحار) التي يتعهد فيها بتسليم الشحنة إلى المدينة خالية من العيوب والأضرار وبدون تأخير وعلي ضمانته الشخصية " (١٧٨).

وفي **العصر الروماني** نجد أن البحارة كانوا يقدمون إيصالاً من ثلاثة نسخ للسيتولوجوس ونسختين للاستراتيجوس، وذلك كما جاء في بردية تعود إلى منتصف القرن الثالث الميلادي، حيث جاء فيها(١٧٩).

"... هذا الإيصال شرعي، ومعمول من ثلاثة نسخ، نسخة لك أيها السيتولوجوس، ونسختان للاستراتيجوس".

كما أن البحار أيضاً تعهد بأن يسلم الشحنة نقية غير مغشوشة، خالية، من التراب أو الشعير، وأن يكون منخولاً(١٨٠).

---

(176) **P. Hib., 39,11.13- 16.(265/ 264. B.C)**
(177) **P. Moen, I, 11.15-20 (160 B.C)**
Also, P. Moen, 2-3, Ibid. pp. 112-115., Republished by Sijpestijn, Op.Cit., p,108.

(178) **Zilliacus, Op. Cit., P.63, No. I, 11.15-20.**
(179) **P. Oxy, 2125, 11.30-31; P. Oxy, 1259,11.25-26.**
(180) **Ibid, 11.20-23.**

وفـــي بـــردية أخـــري نجـــد أن البحارة كانوا يقدمون إيصالاً من ثلاثة نسخ أحدهم للديكابـــروتوس" الـــذي حـــل محـــل الســـيتولوجوس فـــي القرن الثالث وباشر نفس مهامه، ونسختين إلى الاستراتيجوس وجاء في البردية(١٨١):-

"... وســـوف أقـــدم إيصال التسليم، لأنني قد دفعت كل النفقات، هذا الإيصال قانوني، وهناك ثلاث نسخ منه، قدمت نسختين لك. أنت الاستراتيجوس، وواحدة إلى الديكابروتوس".

وتـــرجع أهمية تقديم إيصال إلى الخازن ونسخ لنائبي الكاتب الملكي و الأويكونوموس إلى أن هؤلاء الموظفيـــن كـــانوا يقدمون تقارير إلى مرؤ سيهم عن صحة إجراءات الشحن- علي أساس هذه الإيصالات علاوة علي إثبات صحة مطابقة أوامر الشحن المرسلة إلى البحار للتعليمات المرسلة إلى الخازن، ومطابقة الإيصـــال الـــذي اســـتلمه البحار من الخازن لما استلمه الخازن من البحار(١٨٢). أما بالنسبة للبحار، فقد كان الإيصـــال ونســـخته ذوقيمة كبيرة له بعد وصوله إلى الإسكندرية. حيث يستطيع بهذه الإيصالات أن يثبت للموظفيـــن المســـئولين بأنـــه قد أتم جزء من واجباته التي أشارت إليها تلك الوثائق- وبعد مطابقة الحراس (ὃ πρὸς τῆς σιτηράς) الحمولـــة المشحونة بالعينة المختومة (δεῖγμα) يتسلم البحار منهم إيصالاً كي يقدمـــه- بعد ذلك- إلى المدير المالي ليتسلم أجرته علي الشحن، ثم يسلمه المدير المالي أيضاً إيصالاً بإخلاء مسئوليته. ثم يرحل البحار ويستعد لتنفيذ أوامر نقل جديدة(١٨٣).

كمـــا أن المدير المالي كان يقدم تقريراً إلى الاستراتيجوس بالشحنة المرسلة إليه. وذلك كما جاء في البردية التالية(١٨٤):-

" مـــن لوسوس (المدير المالي) سبارسوس إلى كيرياليس (κηρεάλίς) ستراتيجوس مقاطعة هيراكليديس التابعة. لإقليم أرسينوي، تحية. بالرجوع إلى شحنة الانونا المرسلة من مقاطعتك تحت إشراف بيســـاريون بن هيرون المسئول عن حمولات السفن قد تسلم الإيصال المعتاد- والذي يعفيه من المسئولية القانونية".

وتظهـــر هـــذه الإيصـــالات ونســـختها فـــي الوثائق الصادرة من إقليم ممفيس حيث جاء في إحدى البرديات(١٨٥):-

" وتأكد من أنك حصلت علي إيصال ونسخة منه، كالمعتاد وهذه الأوامر موجهة إلى السيتولوجوس من رئيس وكالة النقل النهري في ممفيس.

ونجد في الوثيقة رقم (١) من أرشيف بودليان (١٨٦)شهادة شحن أرسلها خازن إقليم طيبة إلى الخازن المشـــرف علـــي مخـــزن الغـــلال فـــي منطقة " أسوان" (سيني) جنوب إقليم لاتوبوليس(Λατοπόλης)

---

(181) P. Oxy, 1260, 11.15-19.

(١٨٢) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص٢٣٧ .

cf- Herrman .J., "Symbolon und Antisymbolon in den Papyri" Actes du XV me Congres de Papyrologie, Bruxelles, 1977, p. 223.

(١٨٣) منتهى محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ص٢٣٧- ٢٣٨.

Samuel. A.E., From Athens To Alexander, Hellenism and Social Goals in Ptolemaic Egypt, Studia Hellenstica, 26, Leuven, 1983, p-5.

(184) P. Grenf., II 45 a.

(185) BGU, VII, 1742.

(إســنا الحالية) لنقل شحنة من الغلال، وتتضمن الشهادة توقيع كل من نائبي الكاتب الملكي والأويكونوموس وقد جاء فيها:-

".. أنــا هيراكلــيدس مســاعد كاســتور الأويكونوموس وضعت علي متن السفينة كما ذكر سابقاً سبعمائة وخمسين أردب من القمح. أنا...... مساعد بسينامونيس الكاتب الملكي وضعت علي متن السفينة كما ذكر سابقاً- سبعمائة وخمسين أردب من القمح..."

ويعــتقد الكاتــب ريكمــانس (Reekmans) أن هذه الشهادة وهذا الإخطار هما الوصل ونسخة منه المشار إليهما سابقاً (١٨٧) لكننا لا نستطيع أن نجزم بذلك، لأنه إذا كانت الإجراءات الإدارية في طيبة مختلفة، فــلا يمكن أن يعمم هذا الاختلاف في باقي أنحاء مصر. وإذا كان خازن إقليم طيبة يرسل شهادات شحن إلى خــازن المــنطقة، فإن خازن إقليم أرسينوي كان يرسل مثل هذه الشهادات أيضاً ربما إلى موظف له مهمة وسلطة مختلفة – وإذا كانت الإجراءات الإدارية في إقليم أرسينوي مختلفة عن تلك الموجودة في طيبة، فإنه في قسمم هيراكليديس كان يوجد خازن للمنطقة، وربما كان كل من أرسينوي وطيبة لهما نفس الموظف(١٨٨).

أما بالنسبة لإخطارات الشحن فلا يمكن أن تكون نسخة من الإيصال لأنه وصلتنا بعض الإخطارات الصادرة من إقليم هيراكليوبوليس ولكنها مطابقة للإخطارات الصادرة من إقليم طيبة(١٨٩).

وكانــت الإيصــالات التي يقدمها البحارة إلى السيتولوجوس ولا يسمح للسفن بالإبحار إلا بعد الحصول عليها- تحتوي على(١٩٠):-

١- اسم المخزن الذي وردت منه الغلال.

٢- وجهة الشحن.

٣- اسم مالك السفينة.

٤- عدد الأرادب والإشارات إلى المكاييل المستعملة.

٥- ذكر اليوم الذي تم فيه الشحن.

٦- توقيع مندوب الأويكونوموس ومندوب الكاتب الملكي.

مواصفات الشحنات:

لقد اتخذت الدولة بعض الاحتياطات لضمان وصول شحنات الغلال إلى المخزن الملكي بالإسكندرية ودون تلاعب فيها، ولقد ذكرت هذه الاحتياطات في العديد من البرديات منها:-

ما جاء في برديات"ماكواري" التي تعود إلى نهاية النصف الأول من القرن الثالث قبل الميلاد. حيث جاء في إحداها(١٩١):-

---

(186) Reekmans, Op. Cit., pp. 162,163

(187) Ibid, P. 156.

(١٨٨) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، صـ٢٣٨.

(١٨٩) نفسه، ص ٢٣٩ .

(190) Reekmans, Op. Cit., p. 162; Cook,. Op. Cit., p. 228.

(191) Cook, Op. Cit., p. 227, No, 404.

" أمـــر شـــحن مـــن خريســـيبوس إلى دياجوراس وبيروتيس إشحن ألف وخمسمائة أردب نظيفة ومنخولة من أجل ضريبة الشراب السكندرية- بطلميوس البحار".

ويتبيـــن لنا من خلال هذه البردية حرص الاستراتيجوس (خريسيبوس) علي أن يكون الشحنة نظيفة ومنخولة، وذلك من خلال تعليماته التي أصدرها إلى السيتولوجوس.

كما جاء في بردية أخري من برديات "ماكواري" [١٩٢]:

" أمـــر شحن من خريسسيبوس إلى دياجوراس و بيروتيس. إشحن ثمانية آلاف أردب من الشعير نظيفة ومنخولة من أجل ضريبة الشراب السكندرية بطلميوس البحار".

ويشـــير "كووك" ناشر برديات "ماكواري" إلى أن السيتولوجوى كان مطلوب منهم إرسال عينات من الغلال التـــي تم شحنها بالإضافة إلى التقارير الخاصة بالشحنات[١٩٣] وذلك كما ورد فيما سبق من برديات. وكانت التقارير والعينات ترسل مع الحراس الذين كانوا يرافقون الشحنات إلى الإسكندرية[١٩٤].

وفـــي إحدى برديات تبتونس[١٩٥] والتي تعود إلى النصف الأول من الثاني ق.م نجد أن الغلال التي نقلـــت من صومعة غلال قرية هيرانيسوس إلى المخازن الملكية في الإسكندرية قد تم كيلها بمكيال برونزي (χαλκοῦν)، وذكر أن هذه الغلال قد كيلت بشكل عادل ودقيق وأنها نظيفة (καθαρόν) ونقية (منخولة) (κεκοσκινευόμενον)ولقـــد ذيـــل الإيصـــال بعـــبارة تفـــيد بـــأن البحار لم يلق متاعب عند الشحن (καὶ οὐδὲν εν ἔνκαλω) أي أن الـــبحار "**لـــيس لديـــه شكوى**" ضد الخازن. كي يؤكد عدم مسئولية الخازن عن أي غش قد يحدث بعد ذلك ونلاحظ أن هذه الجملة تظهر في بعض الوثائق[١٩٦] وليس كل الوثائق مما يوضح لنا أن وجود هذه الجملة أو عدم وجودها لا يؤثر علي صحة الإيصال من الناحية القانونية.

وفـــي بردية أخري من برديات تبتونيس[١٩٧]ذكر الكاتب جملة (πρὸς τὸ ἐπεικοστον) وتعني" **أن القمح نقصت كميته بعد تنقيته**".والتي لم تظهر في غالبية الوثائق التي وصلت إلينا . وهذا يبين أن القمح كان يمر بمراحل متعددة قبل شحنه حتى يصل إلى المخازن الملكية بأجود المواصفات[١٩٨].

وفـــي بـــرديات "مؤن" التي تعود إلى العام ١٦٠ ق.م [١٩٩] نجد أن الشحنة كان تم كيلها بمكيال من "البرونز" قبل شحنها إلى الإسكندرية.

---

(192) Ibid, No, 407.
(193) Ibid, p. 224.
(194) Ibid.

-في(P.oxy.276)كان يرافق الشحنة جندي من الفيلق الثاني حتى وصولها إلى الإسكندرية.

(195) P. Tebt., 823, 11.15-17.
(196) P. Tebt., 823, 825; P. Hib., I, 98; BGU, 1741,1732; SB, 11887,11889; W. Chrest.441.

ولم تظهر في الوثائق الآتية:-

P. Petrie II, 48; P.Lille,I,22,23,24; SB, XIV,11866, 11867;P.Tebt,824.
(197) P. Tebt, 824,1.13

(١٩٨) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص٢٣٧ .

(199) Sijpestijn, Op. Cit,pp.110,112.Nos., I , 2.

وفي العصر الروماني كان نفس الحرص موجود فيما يتعلق بالمواصفات المطلوبة الغلال التي يتم نقلهـا إلى الإسكندرية، حيث نجد في إحدى البرديات، أن المدير المالي (البروكيوراتور) يضع نفس الشروط التي كانت موجودة في العصر البطلمي، عند نقل الغلال من صوامع الغلال إلى الميناء ثم نقلها إلى المخازن الملكية في الإسكندرية. وقد جاء في هذه البردية(٢٠٠).

"مـن عظمة مدير مالي نيابوليس، بمساعدة كل هؤلاء المسئولين عن النقل وأي شخص آخر يقع علي عاتقه هذا الواجب من صوامع غلال القرى التابعة لنفس التوبارخية، إلى الميناء علي النيل، محصول العـام الحالـي، العـام الخامس، نظيف، غير مغشوش، خالي من التراب والشعير، لم يسحق في الأرض، مدروس، ومنخول، ذلك لكي يوزن بمكيال النصف أردب العام".

وفـي بـردية أخري تعود إلى العام (٢١١م) نجد أن البحار يذكر أن كمية الغلال التي استلمها من السيتولوجوي مطابقة للمواصفات حيث جاء في البردية!- (٢٠١).

".. لـيس مغشوشـاً ولـيس بـه تـراب أو شـعير، وغير مسحوق، منخول،.... وطبقاً للمكيال المستعمل... والتي سوف احملها إلى الإسكندرية وأوصلها إلى موظفي الإدارة بأمان وخالية من أي مخاطر أو خسائر عن طريق السفينة".

وفـي هذا الإيصال المقدم من ناوكليروس أحد المراكب النهرية، نجد أنه يقر بأنه قد تسلم من أمناء مخـازن الغلال طبقاً للمواصفات المطلوبة، وذلك ربما لضمان عدم حدوث أي تلاعب في الشحنة أثناء نقلها عـبر النـيل، وإذا مـا حـدث تلاعب يتحمل الناوكليروس المسئولية كاملة، كما أنه يتحمل علي مسئوليته الشخصية أي خسائر تلحق بالشحنة أثناء نقلها.

وفي بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث الميلادي(٢٠٢) وهي عبارة عن إيصال مقدم من أحد البحارة إلى ستيولوجوس قرية "سكو" في التوبارخية العليا. نجد أن البحار يعترف في هذا الإيصال بأنه استلم الغلال مطابقة للمواصفات، وقد جاء فيها:-

"... نقي، وغير مغشوش، وخال من التراب أو الشعير. منخول. طبقاً للمكيال المستعمل."

أساليب الغش و السرقات:

ورغـم تلـك الاحتياطات التي اتخذتها الدولة لضمان وصول شحنات الغلال إلى المخزن الملكي بالإسـكندرية دون تلاعـب فيها، إلا أن الشحنات المحمولة علي المراكب(٢٠٣)كانت تتعرض للسرقات. ففي إحـدى الوثـائق(٢٠٤) نجـد شـكوى مقدمـه من بحار شحن ١١٢٦ أردب من القمح علي مركب من إقليم تينتيريتوس (Τεντυρίτου) (دندرة حالياً) إلى مدينة سيني (أسوان)، لكن حدث عطل بالمركب أثناء سيرها في القسم الجنوبي في إقليم لاتوبوليس (إسنا الحالية) ، واستولي ربان المركب علي هذه الشحنة وهرب.

---

(200) P. S. I, IX, 1053.
(201) P. Oxy, 1259, 11,15- 17.
(202) P. Oxy, 2125,11.20-23.
(٢٠٣) منتهي محمود الصاوى، المربع السابق، ص ٢٣٩.
(204) Reekmans, Op. Cit.,p.187, No.10.

وشـــكوى أخري مقدمة من حارس علي مركب لنقل كمية من الغلال تعرضت للهجوم، مما أدي إلى تعطل المركب وكسر آلات رفع جرار القمح وهروب اللصوص(٢٠٥).

ولـــم تكن الشكاوى موجهة ضد الاعتداء علي المراكب المحملة بالغلال فقط، وإنما تعدي الأمر إلى أخطر من ذلك.

حيث نجد شكوى مقدمة من شخص يدعي آداماس- يبدو أنه ذو مكانة عالية- يبين فيها أنه أثناء نقل شحنة من القمح اكتشف أنها مخلوطة بالشعير- وقد جاء البردية(٢٠٦):-

" مـــن آدامـــاس إلـــى والده، تحية.... ،ما نحن فيه من خطر كبير فيما يتعلق بـــ القمح المخلوط بالشعير في (πόαν) والذي تبلغ كميته (٢٠٠٠) ألفين أردب من القمح، حتى نري ما يقرره الديويكيتيس "وزير المالية"، خشية أن يقرر قرراً غير مرغوب فيه... مرسل إلى والدي...."

ومن سطور هذه البردية يتضح لنا أن خلط القمح بالشعير كان يعتبر جرماً كبيراً، حتى أن يخشى من رد فعل الديويكيتيس واستيائه .

وربمـــا يـــرجع هـــذا إلـــى الغـــش إلـــى الحـــراس، حيـــث وجـــد فـــي بعـــض الوثـــائق جملة (μάλιστα πίστιν ἐχόντιων) وتعنـــي "أنهم مخلصون أو موثوق بهم"، وهذا يعني أن هناك نوع آخر مـــن الحراس غير مؤتمنين. وإذا نظرنا إلى إجراءات الشحن من البداية، نجد أن الخازن يشحن الغلال تحت إشـــراف نائبـــي الكاتـــب الملكي والأويكونوموس والمراقب المالي(الابيميليتيس) (ἐπιμελητής)ثم يتسلم البحار شحنة الغلال وعندئذ تنتقل مسئولية حراستها إلى الحراس الموجودين علي المركب، ومن هنا يجدون لديهـــم فرصـــة كبيرة للغش ، ربما بمفردهم أو بالاتفاق مع أحد ملاحي المركب. ويؤيد ذلك الشكوى الأولى والتي هرب فيها الربان بالشحنة(٢٠٧).

ومـــن إحدى برديات أوكسيرينخوس(٢٠٨)يتضح لنا أن السيتولوجوي كانوا مسئولين عن الحمولة حتى يتم تسليمها في نيابوليس وقد جاء في البردية:-

" مـــن أنطونيوس إليانوس إلى ستراتيجوس إقليم ديوسبوليس في طيبة، تحية. حيث أن الحمولة المرســـلة مـــن الإقليم التابع لك، والمسئول عنها أوسيس بن سيبيوس ورفقاءه تقدر بـــ ألفين (٢٠٠٠) أردب مـــن القمح ظهر من خلال وزن العينات أنها قد غشت. لقد أمرت بأن كمية الشعير والتراب، والذي يقـــدر بنصف أردب، لابد من التحقق منه [بالتجربة أو الاختبار] وثبت أنه دون الوزن بـــ ٢% من الشعير وبالمـــثل ١/٢ % مـــن الـــتراب. وبناءً علي ذلك، أنتزع علي مسئوليتك الشخصية من السيتولوجوي الذين شـــحنوا القمح. الفرق في كل كميات الغلال. ٣/٤ ٥ أردب من القمح ومبالغ إضافية ونفقات أخري. وعندما تضيف هذا المجموع إلى حساب الإدارة أعلمني بذلك. العام التاسع والعشرين ٣٠ بابه."

---

(205) P. Tebt., III , 802,11.1-23.

(206) P. Tebt., III, 751.11.1-12. (Early 2nd Cent. B.C)
Also- P.C.Z. III, 59320.

(٢٠٧) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٤٠.

(208) P. Oxy, III, 708, (about, 188 A.M)

ويتبين لنا من هذه البردية المسئولية الكاملة للسيتولوجوي عن أي غش يحدث لشحنة الحبوب قبل وصولها أو أثناء نقلها إلى الإسكندرية ،حيث صومعة الغلال الرئيسية في نيابوليس، وإذا ما حدث وكان هناك غش أو نقص في كمية الغلال المشحونة فإن السيتولوجوي الذين قاموا بشحن هذه الغلال يتحملون قيمة هذا النقص وهذا الغش علي نفقتهم الخاصة، ويقوم الإستراتيجوس بتحصيل قيمة الغرامة المفروضة من السيتولوجوس ثم يقوم بوضعها في خزينة الدولة.

تأمين الملاحة النهرية:

لقد رأينا فيما سبق كيف كان النيل سواء في العصر البطلمي أو الروماني، كان يعج بالسفن مختلفة الأنواع والأحجام. محملة بالغلال وغيرها من البضائع المختلفة ذهاباً وإياباً. لذلك فقد اهتم كل من البطالمة والرومان، كما اهتم الفراعنة من قبلهم بتأمين الملاحة في نهر النيل من خطر اعتداءات القراصنة وغيرهم ممن يشكلون خطراً جسيماً علي سلامة السفن النهرية والملاحة بشكل عام.

ولقد اهتم البطالمة منذ القرن الثالث ق.م بتأمين سلامة الملاحة النهرية وعلي رأسهم الملك بطلميوس الثاني فيلادلفوس الذي حاول بنجاح أن يعيد تشكيل جهاز الشرطة. وذلك لكي يضمن القضاء علي القرصنة والسرقة ومنع الفساد. فضلاً عن حماية وتأمين النقل النهري الذي ألقاه علي عاتق الشرطة النظامية أيضاً[٢٠٩] والتي خصص منها حراساً أطلق عليهم بوتاموفيلاكيس (Ποταμοφύλακες) أي حراس النهر وذلك للقيام بهذه المهمة، وهم الذين كانوا في الوقت نفسه يشكلون جزءاً أساسياً من الأسطول البطلمي[٢١٠].

ولدينا وثيقة بردية في غاية الأهمية تحدثنا عن مهام حراس النهر فيما يتعلق بحماية الملاحة النهرية وتأمينها وكذلك القبض علي البحارة الهاربين وإعادتهم مرة أخري. وقد جاء في إحدى فقراتها[٢١١]:-

" ... وإذا لم يسلمه إلى مركز الشرطة سوف يكون عرضة لنفس العقاب كلص. بالمثل. أترك الحراس في مواقعهم يراقبون البحارة الحاملين للعلامة.... من الأسطول. وبعد أن يقبضوا عليهم، عليهم أن يسلموهم إلى قائد مراكز الحراسة. وإذا لم يسلموهم، يكونوا مدانين بالفشل في ذلك. وهم أنفسهم ينقلون إلى السفن. وهؤلاء الذين تستروا علي البحارة يكونون عرضة للعقاب بعقوبة السرقة من التاج".

ومن هذه البردية يتبين لنا مدي اهتمام البطالمة الشديد بتأمين سلامة النقل النهري، إذ نري انه كان هناك مواقع علي ضفاف النيل لمراقبة السفن النهرية التي تغدو وتروح عبر النيل وكذلك بمراقبة البحارة أنفسهم خشية تعرضهم لأي خطر محتمل من قبل القراصنة، وكذلك خشية هروبهم وخاصة البحارة الذين يعملون بالأسطول الملكي، وإذا حدث وهرب أي من هؤلاء البحارة العاملون في الأسطول الملكي، كان لابد لحراس النهر من إلقاء القبض عليهم وإعادتهم إلى قائد مراكز الحراسة المنتشرة علي ضفاف النيل، وإذا فشل هؤلاء الحراس في إعادة البحارة الهاربين فإنهم يكونون عرضة لتلقي نفس العقاب. بل ومعاقبتهم كلصوص. وإدانتهم بالفشل. بل وعقاباً لهؤلاء الحراس علي فشلهم في مهمتهم كانوا يعملون بدلاً عنهم في الأسطول

(209) Kunderewicz, C., "AD Papyrus Hib., 198."JJP, vol., 15, Warszawa, 1965, pp. 140-141.

(٢١٠) حسين حسين رزق، المرجع السابق، صـ ١٦٧.

(211) P. Hib. II, 198. recto, col., IV.

الملكـــي، وإذا مـــا تستر الحراس أو الأهالي الوطنيين علي البحارة الهاربين يكونون عرضة للعقاب بعقوبة السرقة من التاج.

وتحدثنا البردية ذاتها في فقرة أخري من فقراتها عن واجبات الشرطة النهرية، حيث جاء فيها[٢١٢]:-

" الأشـــخاص المبحرون في النيل عليهم أن يرسوا أمام.... في الأماكن المحددة، ولا يبحرون أثناء اللـــيل.... وأي مـــن الأشخاص يفاجأ بطقس سئ ويضطره أن يرسوا علي ضفة النيل، عليه أن يذهب إلى الســلطات المختصة ويخبر الشرطة عن السبب والمكان الذي رسي فيه، وعلي رئيس الشرطة بعد إبلاغه بالمعلومات أن يرسل إليهم حارس مناسب ليحميهم في مرساهم ويبعد عنهم أي عنف يحدث لهم. وإذا أراد أي من ملاحي الملك أن يبحر لأمر هام ، أثناء الليل، عليهم أن يوفروا له الحراسة المناسبة".

ويتبين لنا من هذه البردية أن مهام الشرطة النهرية كانت تنحصر في :-

١- عدم السماح بالإبحار ليلاً. إلا لملاحي الملك فقط، وفي حالة الضرورة.

٢- توفير الحراسة المناسبة لملاحي الملك الذين يبحرون ولأمر هام ليلاً.

٣- حماية وتأمين السفن النهرية.

٤- توفـــير الحمايـــة اللازمة للسفن التي تضطرها الظروف إلى اللجؤ لأحد المراسي النهرية، المنتشرة علي ضفاف النيل.

- كما كان علي البحارة أن يرسو في الأماكن المحددة للرسو ضماناً لعدم تعرضهم لأي خطر إذا ما رسو في أماكن غير تلك المحددة .
- وإذا اضـــطرت الظروف أي من البحارة، إلى أن يرسو في مكان ما، غير المحدد للرسو ، علـــيه أن يذهب إلى السلطات المختصة بحماية النهر وإبلاغهم عن السبب الذي اضطره إلى الرسو في هذا المكان، حتى يتسنى لرئيس الشرطة إرسال حارس معه لحمايته ومن معه من أي خطر يتعرضون له.

وفـــي عـــام (٢٧٢/ ٢٧١ ق.م) أصدر بطلميوس الثاني أمراً ملكياً يحرم فيه الملاحة في النيل بدون استخراج تصاريح (Συμβόλονες) رسمية للسفن المحملة بالبضائع[٢١٣] غير أن هذه الإجراءات أصبحت وبشـــكل ســـريع غـــير مرضـــية بســـبب الحياة القاسية التي كان يعيشها الناس والناتجة عن النظام المالي والاقتصادي البغيض الذي أحكم حلقاته فيلادلفوس وأدي إلى تذمر شديد بين المزارعين والمشتغلين بالتجارة والصناعة[٢١٤].

ومـــن المحتمل أنه منذ عهد بطلميوس الثالث- يورجيتيس (٢٤٦/ ٢٢١ ق.م) أصبح يوجد علي متن السفن التي تنقل البضائع الحكومية عن طريق النيل حراس عسكريون يطلق عليهم اسم إبيبلوي (Επιπλοι) لحراسة البضائع الموجودة علي ظهر هذه السفن[٢١٥].

---

(212) Ibid., recto, col., V.
(213) Ibid., p. 104.

(٢١٤) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج١، صـ٤٣٣.

(٢١٥) حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص١٦٩.

وفــي عهــد البطالمة الأواخر زادت الاضطرابات والثورات ضد المحتل الأجنبي وانتشار جو عدم الأمــان خاصـــة منذ حكم بطلميوس الرابع فيلوباتور، حيث بدأت في عهده سلسلة من الثورات استمرت في اندلاعهــا حــتى نهاية الحكم البطلمي في مصر، وعجزت الشرطة النهرية في الوقت نفسه عن القبض علي زمام الأمور الملاحية في النيل وحراسة السفن. مما اضطر البطالمة الأواخر إلى إرسال وحدات من القوات الوطنــية. "الماخيموي" (μαχιμοι) إلى النيل أطلق عليهم "ناوكليروماخيموي" (ναυκληρομάχιμοι) أو اســتخدام ســفن ملاحية من الأسطول الملكي يطلق عليها سفن البحار (πλοῖα θαλάσσια) لتأمين الملاحة في النيل ومنع أعمال السلب والنهب التي تتعرض لها السفن(٢١٦).

وفي عهد بطلميوس الخامس "إبيفانيس" (Epiphanes) وتحديداً في عام ١٨٧ ق.م وصلت الفوضى إلــى درجــة كبيرة من السوء لدرجة أن ستراتيجوس إقليم أرسينوي وضع فرقة من الجيش لحماية وحراسة السفن التي تنقل بضاعة في النيل الذي تأثرت فيه الحركة الملاحية بسبب هذه الفوضى(٢١٧).

ومــن المحــتمل أنه في القرن الأول ق.م كانت الطرق المائية تحت حراسة الشرطة النهرية أيضاً، حيــث كانت هذه الطرق مقسمة إلى أجزاء في كل جزء توجد سفينة حراسة واحدة عليها حراستها. وقد أقيم في كل جزء من هذه الأجزاء محطة حراسة ليقيم بها حراس النهر(٢١٨).

ولقــد عمــت مصــر فــي القرن الأول ق.م حالة من الفوضى وذلك كما وصفتها وثيقة بردية جاء فيها(٢١٩):-

" ὡς ἐν πραγμάτων ἀναρχίαι..."

" **كما في وقت اضطراب الأمور** "

لذلــك فقــد كان من الضروري أن يلحق بكل محطة من هذه المحطات بعض من الجنود وقطع من الأسطول الملكي لتقويتها لتصبح قادرة علي حراسة النيل(٢٢٠) .

وفي مصر الرومانية ظــل الغالبــية العظمي من نظام حماية حركة المرور في النهر كما هي لم تتغــير، فقــد تعامل الرومان أيضاً وبشكل مستمر مع عصابات اللصوص المعززة بعدد كبير من القرويين الهاربين من جراء النظام الاقتصادي البغيض(٢٢١).

ولقد حاول الرومان أيضاً تنظيم الشرطة النظامية بجعلهم مسئولون بشكل أساسي وشخصي عن إلقاء القبض علي المجرمين ومحاولة تدمير أماكن لجوء قاطعي الطريق التي يلجئون إليها بمساعدة السكان(٢٢٢).

بالإضــافة إلــى استمرار وجود الشرطة النهرية "بوتاموفيلاكيس" حتى نهاية القرن الثالث الميلادي تقريباً وبنفس اختصاصات العهد البط لمي(٢٢٣).

---

(216) Kunderewicz., Op.Cit., pp-141; P. Hib., 198, p.102.
(217) Rostovtzeff. , SEHHW, p.715.
(218) Kunderewicz., Op. Cit., p. 141.
(219) BGU, 8,1858.
(220) Kunderewicz., Op. Cit., p. 142.
(221) Ibid.
(222) Ibid.

(٢٢٣) حسين حسين رزق،المرجع السابق، ص١٧١.

وكانت الحمولات الخاصة بالحكومة علي النيل تنقل كما كان في السابق (في القرن الأول الميلادي) عســكرياً ثم في القرن الثاني والثالث الميلادي عن طريق خدمات إلزامية شبة عسكرية[٢٢٤] ويؤكد ذلك قول "أويرتــيل" (Oertel) بــأن خدمة حراسة النهر أصبحت في القرن الثاني الميلادي خدمة إلزامية بصفة شبه عسكرية[٢٢٥].

وفــي وثــيقة بــردية نجــد أن الشــحنة كــان يــرافقها جندى من الفيلق الثاني حتى وصولها إلى الإسكندرية[٢٢٦].

الموظفون المختصون بالنقل النهري:

لقد كان هناك العديد من الموظفين الذين كانت تقع علي عاتقهم عملية النقل النهرى، سواء في العصر البطلمــي أو الروماني، ولقد تباينت الأدوار حسب مكانة كل منهم، والدور الذي عهد به إليه في عملية النقل النهري، كما اختلفت أدوارهم حسب مستوياتهم الإدارية. وكانوا ينقسمون إلى ثلاث مستويات:

أولاً: علي مستوي الإدارة الحكومية في الإسكندرية:

(أ) الملك (Βασιλεύς) والملكة (Βασιλίσσα) [٢٢٧].

(ب) الديويكيتيس (وزير المالية) وهو موظف يرسل تعليماته إلى حاكم الإقليم[٢٢٨].

ثانياً: علي مستوي الإقليم :

(أ) حــاكم الإقلــيم (στρατηγός) [٢٢٩] وهــو الــذي يرســل أوامــر الشــحن إلى السيتولوجوس (σιτολόγος) [٢٣٠] وفــي بعــض الأحــيان كان يرسل وثيقتين إحداهما للكاتب الملكي والأخرى للستيولوجوس.

(ب) الكاتب الملكي (Βασιλικός γραμματεύς)[٢٣١]. ويعتبر الساعد الأيمن لحاكم الإقليم.

(ج) مدير الإقليم(Νομάρχης) [٢٣٢] ومهمته الإشراف علي الشحن.

(د) الأويكونوموس (عامل المالية) [٢٣٣] ومهمته الإشراف علي الشحن.

---

(224) Kunderewicz., Op. Cit., p. 143.
(225) Oertel, Op.Cit, p. 27.
(226) P. Oxy, 276.

(٢٢٧) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣١.

(228) Zilliacus, Op. Cit., pp. 62, 63, = SB. V,8754.
(229) P. Oxy, 1259; P. Tebt, 823; P.S.I, IX, 1048; Zilliacus, Op. Cit., p. 63. = SB, 8754; P.Giss, II; P.Oxy,1197.
(230) Cook, Op. Cit., p. 227. 404, 405, 506, 407.
(231) P. Hib., I, 39;

-منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣١.

(٢٣٢) نفسه.

(233) Clarysse, W., " Harmarchis, Agent of Oikonomos: An Archive from The Time of Philopater" Anc. Soc., 7, 1976, PP. 185. ff; Sijpesteijn, Op. Cit., P.108

ثالثاً: علي مستوي القرية:

(أ) الســيتولوجوس (٢٣٤) وهو مدير المخزن في القرية ومهمته تنفيذ أوامر القائد (الاستراتيجوس) بشحن كمية من الغلال الموجودة بالمخزن.

(ب) نائب مدير الإقليم (ὁ παρὰ τοῦ νομάρχου) (٢٣٥) .

(ج) نائب الكاتب الملكي (ἀντιγραφεύς) (٢٣٦).

(د) نائب الأويكونوموس (ὁ παρὰ τοῦ οἰκονόμου) (٢٣٧).

ومهمة هؤلاء الموظفون الإشراف علي الشحن طبقاً لأوامر مرؤسيهم(٢٣٨).

رابعاً: موظفون آخرون:-

(أ) المفتشون: (ἐπακολουθοῦντες)(٢٣٩).

فــي إحــدى بــرديات "تبــتونس"(٢٤٠) ذكر أمونيوس أنه شحن حمولة من القمح بعد مراقبة المفتش (μετὰ τῶν ἐπακολούθουντων) مما يوضح لنا أن هؤلاء المفتشين كانوا يشرفون علي نقل الغلال عبر النهر.

وفــي إحدى الوثائق البردية(٢٤١) ورد ذكر هؤلاء المفتشين، والوثيقة عبارة عن أمر مرسل إلى نائب الكاتب الملكي لدفع أجر الجنود من كمية الغلال المشحونة إلى الإسكندرية تحت إشراف المفتشين.

ولكــن هناك من يري أن هؤلاء المفتشين . لا يمكن اعتبارهم موظفين يقومون بعمل محدد، لأن كل من نائبي الكاتب الملكي والأويكونوموس كانا يعملان مفتشين تحت سلطة رؤسائهما، ويخول إليهما الإشراف علــي الشــحن. وذلك لأن هناك بعض البرديات التي ذكر فيها كل من نائبي الكاتب الملكي والأويكونوموس علي أنهما مفتشين(٢٤٢) .

(ب) الحراس (οἱ Φυλακῖται)

١- *الــنوع الأول*: (α φυλακῖται) وهم الحراس الذين يحرسون الحمولة المنقولة علي ظهر المركب والعيــنة المخــتومة المصاحبة لها. وأحياناً يطلق عليهم (ἡγούμενος φυλακίτης) وتتضمن بعــض الوثائق جملة تشير إلى وجودهم(٢٤٣). وفي إحدى الوثائق يبين الكاتب أنه شحن الحمولة في

---

(234) Ibid; P-Tebt. III, 823; P. Oxy, 2125; BGU, 1743; Zilliacus, Op. Cit., p.63= SB, V, 8754; Reekmans, Op. Cit, PP. 163, No, 10; p. Tebt, III,825.

(235) Clsrysse, Op. Cit.,; SB, XVI, 12979, 11, 6-7.

(236) Clarysse, Loc. Cit; BGU, VII, 1742,1743; p. Hib, I, 98: Reekmans, Op. Cit, No,10; p. Tebt, III, 825.

(237) Reekmans, Loc. Cit; P. Strassb. 562; P. Tebt. III, 825

(٢٣٨) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، صــ٢٣٢.

(٢٣٩) نفسه.

(240) P. Tebt, 823.

(241) P. Tebt, III. 825

(٢٤٢) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ص٢٣٢، ٢٣٣.

(٢٤٣) نفسه، ص٢٣٣.

- SB. V. 8754; IXV,11887, 11889.
- BGU, 1741, 1742 1743,

وجود الحراس علي ظهر المركب[٢٤٤] وفي أحيان أخري كان يطلق عليهم (ναύφυλάκοντοί) [٢٤٥].

٢- النوع الثاني: (ὁ πρὸς της σιτηρο͂ι) وهم حراس مهمتهم فحص كمية الغلال المشحونة ومطابقتها بالعينة المختومة (δειγ́μα σφράγισασθω) للتأكد من سلامة وصولها إلى الإسكندرية[٢٤٦].

(ج) المراقب المالي (ἐπιμελτής)

ومهمته الإشراف علي الحراس القائمين علي حراسة الغلال[٢٤٧] ومن إحدى الوثائق البردية[٢٤٨] يتضح لنا أن المراقب كان أيضاً يشرف علي نقل القمح . وهذه البردية عبارة عن تقرير مرسل إلى المراقب المالي (الابيميليتيس) بخصوص مركب لحملة بالقمح لم تستعد للإبحار لأن عمال المركب لم يقوموا بإصلاحات مطلوبة بالمركب، حيث أن الحراس أودعوهم السجن. والطلب مرسل من(الأويكونوموس) من أجل اطلاق سراح هؤلاء العمال. وقد أصدر المراقب أوامره بتحريرهم.

(د) البروكيوراتور (المدير المالي) (ἐπιτ́ροπ́ος)

لقد كانت مهمته ترشيح الأشخاص للقيام بمهام النقل، وكذلك التأكد من مطابقة المحمولات المنقولة عبر النهر إلى الإسكندرية للمواصفات الموضوعة[٢٤٩]

(هـ) الديكابروتوس: (δεκάπρῶτος):-

بدأ ظهور هذا الموظف منذ بداية القرن الثاني الميلادي ليحل محل السيتولوجوس، وكذلك ليتولي نفس المهام التي كان يقوم بها السيتولوجوس[٢٥٠] .

(و) الكاثوليكوس (καθολικός)

وهذا الموظف تابع للسلطة المركزية، وكان يشرف علي نقل القمح إلى الإسكندرية[٢٥١].

(ز) البروتارخوس (πρώτάρχος).

وهي وظيفة يبدو أنها تخول لصاحبها إعطاء الأوامر بالشحن إلى أمناء المخازن[٢٥٢]

---

(244) Zilliacus, Op. Cit. PP. 62, 63

(٢٤٥) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص٢٣٤.

(٢٤٦) نفسه.

(٢٤٧) نفسه، ص٢٣٥.

(248) P. Petrie III, 20, col., I (3rd Cent. B.C)

(249) P.S.I., XI, 1053; P. Giss., II.

-منيرة محمد الهمشري ، المرجع السابق، ص٨٢.

(250) Turner, Op. Cit., pp. 7,8.

(251) P. Oxy, 1260;

منيرة محمد الهمشري، المرجع السابق، ص ص١٠٨، ٦٩.

(252) Sijpesteijn., Op. Cit., P. 108; P. Oxy. 1412

(ح) المجالس البلدية:

كان موظفو مجلس البلدية في المدينة مسئولون عن توصيل الانوناء إذ أنهم كانوا يقدمون بترشيح من يقومون بالإشراف علي جمع المواد الغذائية وعلف الماشية ونقلهم إلى الموانئ أو إلى المدينة وتوصيلهم إلى ممثلـــي وكـــلاء الجيش(٢٥٣) ومن المؤكد أن إمدادات الغلال الخاصة بالاستهلاك العام كانت المهمة الرئيسية لمجلس البلدية وأصحاب المناصب البلدية في المدينة(٢٥٤).

وقـــد كـــان هناك موظف مختص بالخدمة العاجلة أو السريعة (ἐπισπουδάσμου) الخاصة بنقل الغلال لحساب الدولة، وهذه الخدمة ربما لم تكن موجودة قبل القرن الثاني الميلادي. واختصاص صاحب هذه الوظـــيفة(ἐπισπούδασμος) هو النقل من مخازن الغلال الموجودة بالمواني عبر النهر إلى الإسكندرية ولكن علي وجه السرعة(٢٥٥).

---

(253) Rostovtzeff., SEHRE, PP. 484. 485.
(254) El Mosallamy. Op. Cit., P- 116.
(255) Henne., H., (Sur L'interpretation de Quelques Textes, Recmment Pubis) Egy. 8 (1933) PP. 385. 405.

الفصل الرابع

النقل البحري والموانئ

سبق أن تناولنا في الفصل السابق موضوع النقل النهري، وفي هذا الفصل سنتناول الحديث عن موضوع النقل البحري والموانئ.

أولاً: النقل البحري:

لم يكن النقل عن طريق البحر أمراً سهلاً وهيناً في تلك الفترة من الزمان، ولكنها كانت مسألة تتطلب مجهود مضني وعمل شاق يتصل بتأمين طرق الملاحة، وفرض نوع من السيطرة والسيادة البحرية، وتأمين المنافذ البحرية؛ وذلك لضمان سلامة السفن التجارية التي تمر عبر تلك الطرق البحرية، وتجنباً لاعتداءات القوي التي تسيطر علي تلك المنافذ والطرق البحرية، ولن يتأتي ذلك إلا بإخضاع تلك القوي، أو علي الأقل مهادنتها. وذلك ما سعي إليه الاسكندر الأكبر المقدوني، وكذلك كل من البطالمة والرومان، وربما كان ذلك السبب الرئيسي وراء قيامهم برحلاتهم الاستكشافية.

(١) كشوف الاسكندر الأكبر:

استطاع قمبيز (Cambyses) ملك الفرس أن ينتزع مصر من يد آخر فراعنة العصر الصاوي وهو إبسماتيك الثالث، وذلك عام ٥٢٥ ق.م[١]، وتحول بذلك وادي النيل إلى ولاية فارسية تدخل في نطاق الإمبراطورية العظيمة التي شيدها الفرس في الشرق[٢] وظلت مصر خاضعة للفرس زهاء قرنين من الزمان، إلى أن غزاها الاسكندر الأكبر المقدوني في عام ٣٣٣ ق.م[٣]. وذلك بعد أن استطاع دحر ملك الفرس دارا الثالث (Darius III) في موقعة أسوس (Issos) عام ٣٣٣ ق.م[٤].

وبذلك استطاع الاسكندر الأكبر المقدوني أن يفتح مصر، بل والشرق بأسره غازياً له، بل لقد وصلت قواته إلى حدود الصين[٥]. وحقق بفتوحاته الواسعة أكبر إمبراطورية عالمية[٦] وكانت النتيجة الطبيعية لذلك أنه فتح للنفوذ اليوناني عالماً امتد من البحر الإيجي (Aegean) إلى الهند (Hindu Kush) ومن (Jaxartes) إلى الشلالات (Cataracts)[٧] ووصل الاسكندر الأكبر في استكشافاته إلى بحر قزوين (Caspian) وحاول أن يكمل طريق البحر من الهند إلى مصر، والتي كان قد اكتشف جزءاً منها يمتد من الهند حتى بابل (Babylonia) مبحراً بالطواف حول بلاد العرب. ولقد وصلت سفنه بالفعل إلى البحرين ورأس "موسندم" من ناحية، وإلى اليمن من ناحية أخرى[٨].هذا، فضلاً عن قيامه بإرسال حملة علي رأسها بوليمون (Polemon) ومعه ثلاثون سفينة إلى الجنوب لاستكشاف منابع النيل[٩] ولم يمهل القدر الاسكندر

---

(١) محمد عواد حسين، البحرية المصرية في عهد البطالمة "مقالة في كتاب تاريخ البحرية المصرية" القاهرة (١٩٧٣م)، ص ١٢٥، حاشية ١.

(٢) نفسه، ص ١٢٥.

(٣) نفسه.

(٤) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ٤٧.

(٥) محمود السعدني، المرجع السابق، ص ١١.

(٦) نفسه

(7) Tarn., WW.,The Hellenistic Civilization, London, p. 239.

(8) Ibid.

(٩) أبو اليسر فرح، النيل في المصادر الإغريقية، عين للدراسات والبحوث الإنسانية، القاهرة، (١٩٩٤م)، ص ٩٤.

الأكبر كي يستمر في توسعاته، ويكمل رحلة الاستكشافات التي كان قد بدأها[١٠] فقد مات عام ٣٢٣ ق.م في أوج عظمته وانتصاراته وقمة مجده[١١].

(٢) كشوف البطالمة :

لقد سعي البطالمة خلفاء الاسكندر الأكبر من بعده إلى استكمال ما بدأه من استكشافات[١٢] حيث أوفدوا سلسلة من البعوث الكشفية لمعرفة الشواطئ والشعوب وموارد الثروة في البحر الأحمر والمحيط الهندي[١٣](أنظر ملحق رقم ٣١) خاصة وأنهم كانوا يفضلون السفر عبر البحر الأحمر وليس عبر مجري النيل[١٤]. ولقد بدأ بطلميوس الأول (٣٠٥- ٢٨٥ ق.م) حركة الكشف في البحر الأحمر، وذلك عندما اكتشف قائده "فيلون" (Phelon) جزيرة الزمرد[١٥]. كما أرسل بطلميوس الثاني فيلادلفوس (٢٨٥- ٢٤٦ ق.م) أمير البحر في أسطوله تيموسثينيس (Temosthenes) إلى أثيوبيا[١٦]، والتي لم يكن يجرؤ أحد من الإغريق علي الإبحار إليها عبر النيل قبل عصر فيلادلفوس، وذلك لما تمثله من خطورة علي الأجانب، وذلك حسب قول "ديودوروس" (Diodrous) (القرن الأول ق.م) [١٧].

ثم أرسل فيلادلفوس أيضا، واحداً من أمراء البحر في أسطوله يدعي أريستون (Ariston) لارتياد شواطئ بلاد العرب، من شبه جزيرة سيناء حتى بوغاز باب المندب، فأبحر علي شواطئ سيناء حتى بلغ أيلة النبطية عند رأس الخليج المسمي باسمها (وهو خليج العقبة حالياً)، ثم اتجه جنوباً وأدرك أن نفوذ النبطيين (Nabataeans) لم يمتد أبعد من نهاية الشاطئ الشرقي لخليج أيلة[١٨].

ولقد مهدت حملة أريستون إلى بلاد العرب الطريق لتقوية العلاقات بين مصر وشمال بلاد العرب[١٩] فضلاً عن أن فيلادلفوس قد ضمن وصول أكبر قدر من التجارة الشرقية عبر طريق البخور[*] إلى مصر[٢٠] خاصة وأن التجارة الشرقية كانت تشتهر بإمكانياتها الهائلة من البخور والتوابل والطيوب (aromata) والأحجار الكريمة[٢١] فكانت التجارة تأتي إلى البتراء (Patra) ثم تنقل عبر البحر إما إلى غزا (Gaza) أو إلى أرسينوي (Arsinoe) [٢٢].

---

(10) Tarn, Loc. Cit.

(١١) محمود السعدني، المرجع السابق، ص ص ١١، ١٩.

(12) Tarn, Loc. Cit.

(١٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ٥١.

(١٤) أبو اليسر فرح، المرجع السابق، ص ٩٦.

(15) Tarn, Op. Cit, p. 245.

(١٦) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٥٢.

(17) Diodrous, I, 30. 3.

(١٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٣.

(١٩) نفسه

(*) تقع بلاد البخور في جنوب البحر الأحمر، وكان المصريون القدماء يسمونها بلاد "بونت" (حالياً الصومال)، راجع/ مصطفي العبادي، ميناء الإسكندرية، وخطوط الملاحة العالمية في العصريين البطلمي والروماني، "تاريخ سواحل مصر الشمالية عبر العصور" إعداد د./ عبد العظيم رمضان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، سلسلة تاريخ المصريين، القاهرة(٢٠٠١)، ص ٥٣.

(20) Tarn, Op. Cit.. p. 245.

(٢١) مصطفي العبادي، المرجع السابق.

(22) Tarn, Loc Cit.

ويبدو أن فيلادلفوس قد أرسل عقب رحلة أريستون هذه، حملة ضد النبطيين الذين اشتهروا في عهد البطالمة بأعمال السطو والقرصنة واعتادوا علي مهاجمة السفن المصرية، لتأديبهم ومعاقبتهم علي سوء أعمالهم[٢٣] .ولقد أدت هذه الرحلة إلى تنشيط الصلات التجارية بين مصر وشعب كان يسكن الشمال الغربي من الجزيرة العربية في مدينة تعرف الآن باسم "العلا" (Al-Ula) وكانت فيما يبدو مستعمرة لمعين. وكانت تجارة "العلا" تنقل في البر والبحر في آن واحد. ولعل هذا النشاط التجاري هو الذي دعا إلى تنشيط ميناء إمبيلوني (Ampelone) علي الشاطئ الشرقي للبحر الأحمر[٢٤] ومن هذا الميناء كانت السفن تنقل تجارة الهند وجنوب بلاد العرب إلى وادي النيل. وظل ثغر "إمبيلوني" نشيطاً حتى أيام بطلميوس السادس، حين قضي عليه النبطيون وأنشئوا مكانه ثغر ليوكي كومي (Leuke Kome)[٢٥] (*).

وبالإضافة إلى ذلك قام بطلميوس الثاني بتجديد القناة التي تربط البحر الأحمر بالنيل عبر طريق البحيرات المرة [٢٦] تلك القناة التي يعزو "هيرودوت" حفرها إلى الملك الفرعوني نخاو بن إبسمتيك حيث ذكر أنه أول من حاول شقها، وأن الملك الفارسي دار الأول هو من أتم حفرها من بعده[٢٧]. ويعتبر إعادة حفر هذه القناة دليل علي أن التجارة الشرقية في البحر الأحمر آنذاك قد نشطت نشاطاً كبيراً[٢٨].

وفي عهد بطلميوس الثاني أيضا أسس أحد قواده ويدعي ساثيراس (Sathyras) ميناء فيلوتيراس (Phelotera) علي رأس خليج السويس. و أرسينوي الشمالية أيضا لابد أنها أسست في ذلك العهد، وتقع أيضا علي خليج السويس. وربما بيرينيكي أيضا (Berenice) [٢٩](*) وكذلك بطلميوس "الصيد" (Theron) وهي التي أسسها قائده يوميديس (Eumedes) قرب أماكن صيد الفيلة عندما أنفذه فيلادلفوس إلى تلك الأماكن، فضلاً عن العديد من مراكز صيد الفيلة الأخرى، مثل سوتيراس ليمن (Soteiras Limen) [٣٠].

وكذلك أسس بطلميوس الثالث (٢٤٧- ٢٢١ ق.م) عدداً من المدن علي شاطئ البحر الأحمر الجنوبي الغربي، أطلق علي ثلاث منها اسم زوجته بيرينيكي[٣١] وفي عهد بطلميوس الرابع (٢٢- ٢٠٥ ق.م) أسست كليوباتريس (Kleopatris) بالقرب من السويس في الشمال[٣٢] والتي ذكرها "سترابون" باسم أرسينوي[٣٣] وفي الجنوب أسست أرسينوي الجنوبية بالقرب من باب المندب[٣٤].

---

(٢٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ٥٣.

-أيضا،راجع/ محمود السعدني، "العرب عند ديودوروس" دورية المؤرخ العربي، الصادرة عن اتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة، ٢٠٠١م.

(٢٤) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٣.

(٢٥) نفسه

(*) "أي القرية البيضاء" هذه وهي الترجمة العربية للاسم اليوناني القديم(السعدني).

(26) Tarn, Op. Cit., pp. 182, 183.

(27) Herodotus, II, 158.

(٢٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق.

(29) Tarn, Op. Cit., p. 246.

(*) وهي "برنيس" الحالية" علي الساحل الغربي للبحر الأحمر(السعدني).

(٣٠) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٦٠.

(٣١) نفسه.

(32) Tarn, Op. Cit., p. 247.

(33) Strabo., 17.1. 25.

(34) Tarn,Loc. Cit.

كمـــا وسع بطلميوس السادس فيلوميتور (Philometor) (١٨٢-١٤٥ ق.م) الحدود عبر النيل حتى وصل إلى جنوب وادي حلفا، وأقام فيها مستعمرات جديدة(٣٥).

وفي عهد بطلميوس الثامن في عام ١١٦ ق.م كان ملاحون سكندريون قد اكتشفوا الرياح الموسمية، وإمكانـــية استخدامها في الملاحة عبر المحيط الهندي صيفاً وشتاءً. وأول من روي لنا قصة هذا الكشف هو الجغرافـــي "بوسيدونيوس" (Posidonios) (١٣٠- ٥١ ق.م) ونقلها عنه "سترابون" في نهاية القرن الأول ق.م(٣٦) والـــذي ذكر أن ملاحاً مغامراً يدعي "يودوكسوس" من "كزيكوس" (Eudoxus of Kyzicus) كان يعمـــل في خدمة الملك بطلميوس الثامن قام برحلة إلى الهند مباشرة مسترشداً بملاح هندي كانت سفينته قد تحطمت علي سواحل البحر الأحمر(٣٧) وكانت هذه الرحلة هي أول رحلة بحرية إلى الهند(٣٨).

ويذكر "بوسيدونيوس" أن يودوكسوس قام برحلتين مباشرتين إلى الهند **الأولى:** في عام ١١٨ ق.م مع المـــلاح الهندي مرشداً. و كانت تلك الرحلة ناجحة، وعادت بحمولة من الطيوب والأحجار الكريمة والرحلة **الثانية:** بقيادة يودوكسوس منفرداً في عام ١١٦ ق.م (٣٩).

وإن كان هناك خلاف حول أول من اكتشف طرق الإفادة من الرياح الموسمية هل هو الملاح المغامر يودوكســـوس، أثـــناء رحلتيه إلى الهند؟!! أم انه "هيبالوس" (Hippalos) ذلك الشخص الذي جاء ذكره في كتاب "**الملاحة في البحر الأحمر**" والذي نجهل مؤلفه. والذي يعتقد أنه كتب حوالي ٤٠ ميلادية؟!! ويذكر هذا الكـــتاب أن هيبالوس هو أول ملاح تمكن من دراسة موقع موانئ التجارة ومسالك البحر، واكتشف الطريق عـــبر المحيط(٤٠) ففي الوقت الذي يرجع فيه "نصحي" اكتشاف طرق الإفادة من الرياح الموسمية عام ١١٦ ق.م إلى هيبالوس (٤١) يري "العبادي" أن إقحام اسم "هيبالوس" في هذا الاكتشاف هو نوع من أنواع التشكيك فـــي خـــبر "يودوكسوس"، كان الغرض منه هو سلب البطالمة واحداً من أهم أمجادهم في الكشف الجغرافي ونقله إلى العصر الروماني(٤٢).

علي أية حال فإن اكتشاف طرق الإفادة من الرياح الموسمية قد يسر اجتياز باب المندب، وكذلك يسر الإبحـــار إلـــى الهـــند مباشرة وأفاد منه البطالمة الأواخر، حيث كانت سفنهم تزور الموانئ في جنوب بلاد العـــرب، واكتشـــفت جزيـــرة "سوقطرة" وأبحرت إلى الهند(٤٣) وإن كان الرومان لم يستغلوا هذا الاكتشاف استغلالاً تاماً(٤٤).

---

(35) Ibid.

(٣٦) مصطفي العبادي، المرجع السابق، ص ٥٥.

(37) Strabo, II, 3.4-5.

(38) Tarn, Loc. Cit.

(٣٩) مصطفي العبادي، المرجع السابق.

(٤٠) نفسه، ص ٦١.

(٤١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص٥٧.

(٤٢) مصطفي العبادي، المرجع السابق، ص ٦٢.

(43) Tarn, Op. Cit., pp. 247-8/.

(٤٤) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ص ٥٧.

وبذلك بلغت البعثات الكشفية غايتها المنشودة في عصر بطلميوس الثامن بعد أن عملوا علي الوصول إلى جزيرة العرب والي القارة الهندية دون وسيط، ونجحوا في بطلمة البحر الأحمر[٤٥].

(٣) الكشوف في عصر الرومان:

لقد رأي أغسطس (Augustus) (٢٧ق.م – ١٤م).كما رأي البطالمة من قبله- أن يحول طريق التجارة في البحر الأحمر إلى الموانئ المصرية الواقعة علي هذا البحر فعهد إلي أيليوس جاللوس (Aelius-Gallus) ثاني ولاة مصر (٢٦- ٢٤ ق.م) بإعداد حملة إلى اليمن[٤٦] ويعتبر "سترابون" المصدر الرئيسي لهذه الحملة حيث ذكر أن أيليوس جاللوس قد غزا بلاد العرب مع بعض من الحامية العسكرية المرابطة في مصر"[*] [٤٧].

وفي ميناء كليوباتريس (أرسينوي) أعد أيليوس جاللوس أسطولاً من ثمانين سفينة ومائة وثلاثين حاملة للجنود، وأقلعت الحملة من هذا الميناء عام ٢٥ ق.م واتجهت إلي ميناء ليوكي كومي (الحوراء) علي الساحل الشرقي للبحر الأحمر[٤٨]. وغير معروف علي وجه الدقة لماذا لم يتخذ جاللوس إحدى موانئ البحر الأحمر الواقعة جنوب مصر، مثل ميوس هورموس (Myos Hormos)، أو بيرينيكي كما كان سيوفر عليه مسيرة نحو تسعمائة ميل قطعها الجيش الروماني علي الشاطئ الشرقي للبحر الأحمر مما كبد الحملة خسائر كبيرة[٤٩].

ولم يكد جاللوس يستقر في ميناء ليوكي كومي حتى فتكت الأمراض بعدد كبير من جنوده، اضطر إلى أن يقضي فيه بقية الصيف الحار والشتاء التالي كله، ولم يتابع زحفه إلا في ربيع عام ٢٤ ق.م[٥٠] وبعد مشقة بالغة بلغ نجران، ثم تقدم صوب "مريابا" (Mariaba) (مأرب؟ عاصمة سبأ) وحاصرها لكنه لم يتمكن من السيطرة عليها فأضطر إلى رفع الحصار عنها والانسحاب عائداً بخفي حنين[٥١]، وركب البحر إلى ميوس هورموس واجتاز الصحراء الشرقية حتى بلغ قفط، ومنها سار إلى الدلتا ثم الإسكندرية. ومع أن هذه الحملة أخفقت من الناحية العسكرية إلا أنها حققت جانباً من الهدف الاقتصادي المنشود منها. فقد بدأت هذه المنطقة تستشعر قوة الرومان وتحول جانباً من تجارة الشرق من ميناء ليوكي كومي النبطي إلى ميناء ميوس

---

(٤٥) شحاتة محمد إسماعيل، تأثير الرياح الموسمية علي أحوال مصر والجزيرة العربية السياسية، والاقتصادية (١١٦- ٢٥ ق.م)، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، العدد ١٣، (١٩٩٦م)، ص ١٧٥.

(٤٦) عبد اللطيف احمد علي، مصر والإمبراطورية الرومانية في ضوء الأوراق البردية، دار النهضة العربية، القاهرة (١٩٩٣م)، ص ص ٦٣، ٦٤

(*) كما ذكر سترابون أن الأثيوبيين (النوبيين) استغلوا خروج جزء من القوات الرومانية المرابطة في مصر مع جاللوس وهاجموا حدود مصر الجنوبية والحامية العسكرية المؤلفة من ثلاث كتائب واستولوا على فيلة، وأسوان (Syene)، وإلفانتين، ولكن القوات الرومانية بقيادة بترونيوس (Petronius) طاردتهم حتى اضطرتهم في النهاية إلى عقد سلام مع الرومان، راجع/ Strabo, 17,1.54-

(47) Strabo, 17, 1.153

(٤٨) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق.

(٤٩) عودة عبد الواحد جودة، محاضرات في تاريخ مصر تحت حكم الرومان، دار الثقافة العربية، القاهرة، (٢٠٠٣م)، ص ٣٣.

(٥٠) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ٦٥.

(٥١) عودة عبد الواحد جودة، المرجع السابق.

هورموس المصري[٥٢] وبالرغم من ذلك فإن هذه الحملة لم تقض تماماً علي النشاط التجاري للمواني العربية المطلة علي المحيط، لذلك لم يقنع أغسطس بما حققته هذه الحملة البرية، فقرر في العام الأول الميلادي شن هجوم مدمر عن طريق البحر أدى إلى تدمير الميناء الرئيسي للعربية السعيدة (عدن حالياً) وشل نشاطها التجاري، مما نتج عنه استئثار ملاحو الإسكندرية في العصر الروماني بتحكم مطلق في طريق التجارة البحري إلى الهند[٥٣].

وفي النهاية استطاع أغسطس أن يستغل وضع مصر الاستراتيجي لخدمة التجارة بين الشرق والغرب، ومن ثم انشأ أسطولاً يعمل بانتظام بين الإسكندرية وروما، وفي نفس الوقت ربط بين التجارة القادمة من الهند وسيلان عبر المحيط الهندي، ثم إلى البحر الأحمر ثم تنقل التجارة براً عن طريق القوافل في وادي الحمامات إلى الموانئ النيلية عند "قفط" لتنقل بالمراكب الشراعية الضخمة حتى الإسكندرية[٥٤]، التي أصبحت أكبر مركز تجاري في العالم بأسره، إذا لم تقتصر تجارة مصر الخارجية التي تركزت في الإسكندرية أساساً علي ما تنتجه مصر محلياً، فقد كانت البضائع تأتي إلى مصر من كل قطر خارجي ثم يعاد تصنيعها وتصديرها ثانية إلى الأسواق الخارجية[٥٥] وقد أصبحت الإسكندرية مقراً لكبار التجار حيث تجري فيها صفقات التصدير والاستيراد[٥٦]. أما بالنسبة للبحر الأحمر فقد تحول إلى بحيرة نشطة بعد أن كان بحراً مهجوراً[٥٧].

وخلاصة القول أن زيادة هائلة قد طرأت علي حجم التجارة الشرقية كان له اكبر الأثر في تجارة البحر المتوسط. وأصبحت هناك ظروف تجارية جديدة[٥٨] ذكرها سترابون بقوله "**إذا كان خراج مصر السنوي في عصر البطالمة المتأخر كان مقداره ١٢٥٠٠ تالنت، وهو العصر الأسوأ حكماً والأكثر إهمالاً فكم ينبغي أن نقدر الدخل الآن (أي زمن الإمبراطورية الرومانية) وهو يدبر بكل هذه العناية.....وزادت التجارة مع الهند والصومال (التروجلوديتية) زيادة كبيرة، وإنه في الماضي فإن السفن التي كانت تسير في البحر الأحمر ولم تتعد الخليج الفارسي عن عشرين سفينة، أما الآن فإن سفناً كبيرة ترسل إلى الهند والي حدود أثيوبيا، وتستورد منها إلى مصر أغلي البضائع، ثم تصدر من مصر إلى سائر البقاع الأخرى...** [٥٩]"

---

(٥٢) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ٦٦.

(٥٣) مصطفي العبادي، المرجع السابق، ص ٦٣.

(٥٤) سيد احمد علي الناصري، المرجع السابق، ص٦٠.

(٥٥) مصطفي العبادي، مصر من الاسكندر الأكبر إلى الفتح العربي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، (١٩٧٥)، ص ٢٥٨.

(٥٦) سيد الناصري، المرجع السابق.

(٥٧) نفسه

(٥٨) مصطفي العبادي، المرجع السابق، ص ص ٢٦٢-٢٦٣.

(59) Strabo, 17, 1.13.

أسطول البطالمة

أولاً: الأسطول الحربي:

كان الهدف الرئيسي للسياسة الخارجية التي نهجها البطالمة الأوائل هو المحافظة علي استقلال مصر الـتام، وضـمان قيامها بالدور الأول في العالم الهيللينستي في حلبة السياسة ومضمار الاقتصاد(٦٠)، وكانت متطلـبات هذا الاستقلال، وضمانات القيام بهذا الدور تتمثل أولاً في السيطرة علي كافة الطرق المؤدية إلى مصـر، وأن هـذا العمل الضخم، لابد لتحقيقه من أسطول قوي يكون دائماً علي أهبة الاستعداد. وحيث أن مصر لا تمتلك هذا الأسطول فهي بلد تقتصر مواردها الطبيعية دون الوفاء بما يستلزمه بناء السفن، فلابد إذاً من استيراد الأخشاب والمعادن. فرأي البطالمة أن الوسيلة الوحيدة للحصول علي هذه الخامات هي الاستيلاء علي البلاد التي تنتجها. مثل سوريا، وقبرص، وبعض أنحاء آسيا الصغرى(٦١) .ومن ناحية أخرى، فلابد من الأمـوال التي تتطلبها الأساطيل، وحيث أن ثروة مصر حينذاك كانت تتمثل في التجارة الخارجية، فكان لابد من ضمان انتظام هذه التجارة وتنظيمها وتوسيعها وتنشطيها(٦٢).

ولتحقـيق هـذا الغرض، سعي البطالمة الأوائل إلى السيطرة علي طرق التجارة في بحر إيجة وفي البحر الأحمر، كما سعوا إلى بناء إمبراطورية بحرية، وإلي أن تكون لهم السيادة البحرية. ولقد نجح البطالمة الأوائـل في بناء هذه الإمبراطورية البحرية التي بلغت أوج اتساعها في عهد بطلميوس الثالث(٦٣) الذي سار علـي الـنهج الذي رسمه جده بطلميوس الأول ولم يحد عنه والده بطلميوس الثاني، وهو نهج كان يستهدف المحافظـة علـي اسـتقلال مصـر وتأكيد السيطرة المصرية علي الطرق البحرية المؤدية إلى وادي النيل، والاستيلاء علي منافذ الطرق التجارية الوافدة من أواسط آسيا(٦٤).

فضـلاً عن أن مصر ظلت تتمتع بسيادة البحار في فترات طيلة عصر البطالمة الأوائل تقريباً، حيث بـدأ الضـعف والوهـن يـدب في أوصال إمبراطوريتها البحرية، وبدأت سيادتها في الزوال منذ بداية حكم بطلميوس الخامس "إبيفانيس" وحتى نهاية عصر البطالمة(٦٥).

والواقـع أن خلفـاء الاسـكندر الأكـبر تنافسوا منذ بداية العصر الهيللينستي تنافساً شديداً في بناء الأسـاطيل الحربـية وتجهـيزها تجهيزاً كاملاً(٦٦).ويؤكد ذلك قول "تارن""**أن السفن الحربية العظيمة كانت ظاهـرة هيللينستية خالصة**"(٦٧) وذلك أيضا ماجعل بريو (Preaux) تصف التنافس في التسليح البحري بين "انتـيجونوس" (Antigonos) (ملك مقدونيا واليونان) وأسرة البطالمة، بأنه كان يشبه التسليح البحري الذي

---

(٦٠) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ٩٦.

(61) Rostovtzeff., M.FSELEHT, p. 172.
(62) Ibid.

(٦٣) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ص ١٠٠، ١٠١.

(٦٤) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٤٠.

(٦٥) نفسه، ص ص ١٤٤، وما بعدها.

(66) Preaux . C., Op. Cit., p.23.
(67) Tarn, WW, Hellenistic Military and Naval Development Cambridge, (1930), p. 23.

نــراه بين الدول الكبرى في عصرنا هذا[٦٨].ولا أدل علي ذلك من أن بطلميوس فيلادلفوس بلغ من اهتمامه بأســطوله انـــه ذاع صــيته بيـــن ملــوك عصره كأكبر "بناء للسفن" بل أنه فاق كل معاصريه من الملوك الهيللينســتيين في الاهتمام بأسطوله البحري[٦٩] وكان سلفه بطلميوس الأول "سوتير" هو واضع الأساس في بــناء هــذه القوة البحرية الهائلة التي أخذت تنمو علي أيام خلفائه نمواً مذهلاً، وقد بلغ من اهتمام هذا الملك بأسطوله الحربي أنه أطلق عليه معاصريه لقب "أمير السفن"[٧٠].

وفـــي موقعة "سلاميس" (Salamis) التي دارت رحاها عام ٣٠٦ ق.م بين بطلميوس الأول وشقيقه (مــنلاوس) حاكم قبرص (Cyprus) من ناحية وبين انتيجونوس وأبنه ديمتريوس (Demetrius) من ناحية أخــرى، والتـــي انتهــت بهزيمة بطلميوس الأول هزيمة نكراء، وضياع الأسطول البطلمي كله تقريباً[٧١]. ويخــبرنا "ديــودوروس" بــأن عدد سفن بطلميوس الأول، كان ١٤٠ سفينة[٧٢] كما يذكر "بلوتارخوس" أن بطلميوس كان تحت إمرته هو وأخيه منلاوس ما يربو علي مائتي سفينة[٧٣].

وفـــي عام ٢٨٣ق.م لعبت الأقدار دوراً هاماً في حياة بطلميوس الأول إذ عادت إليه سيادته البحرية مرة أخرى[٧٤]

أمـــا أســطول ثانـــي ملوك البطالمة بطلميوس الثاني (فيلادلفوس) فقد حدثنا عنه كل من "اثينايوس" (Athenaeus) [٧٥] و"أبــيانوس" (Appianus) [٧٦] ويـــروي الأول أن عدد السفن البحرية الكبيرة لدي هذا الملك قد بلغ ٣٣٦ سفينة، وأنه كان يمتلك أربعة آلاف سفينة أخرى كانت ترسل إلى الجزر والمدن الخاضعة له في شرقي البحر المتوسط، كما كانت ترسل إلى الشاطئ الليبي. بينما يحصي لنا "أبيانوس" قطع الأسطول فيقول: **"أن فيلادلفوس كان يمتلك ألفين من سفن النقل والسفن الصغيرة، وألفاً وخمسمائة سفينة من السفن الحربية الكبيرة، وثمانمائة سفينة فخمة بها حجرات عديدة وقد زينت عند الصدر والعجز بالذهب الخالص، وكانت هذه مخصصة للملوك أنفسهم حين يشتركون في المعارك الحربية(!!!)"**

ومما سبق يتضح لنا أن مجموع قطع أسطول فيلادلفوس قد بلغ– وفقاً لرواية اثينايوس– أربعة آلاف وثلاثمائة وست وثلاثون سفينة (٤٣٣٦)، بينما بلغ وفقاً لرواية ابيانوس – أربعة آلاف وثلاثمائة سفينة فقط، وواضح أن الرقمين متقاربان، ولكنهما من الضخامة بحيث يصعب تصديقهما[٧٧].

ونســتطيع أن تســتخلص مما سبق أن أسطول فيلادلفوس كان يتألف علي الأقل من أربعة فئات من السفن وهي:

---

(68) **Preaux,Loc.Cit.**

(٦٩) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٧.

(٧٠) نفسه.

(٧١) نفسه، ص ١٣١.

(72) **Diodrus., 20, 40-42.**; – إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عصر البطالمة، ص ١٠٤

(73) **Plutarch., 16.1.**

(٧٤) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٣٢.

(75) **Athen., V. 203 d.**; محمد عواد حسين، المرجع السابق.

(76) **App., Prooemion., 10.**

(٧٧) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٨.

١- فئة لخوص المعارك (سفن عسكرية/حربية).

٢- فئة لحماية ممتلكات مصر الخارجية(سفن حراسة).

٣- فئة لنقل الجنود والرسائل والمواد الحربية والغذائية (سفن نقل).

٤- فئة لنقل الملك وحرسه وحاشيته(سفن ترفيه/ للفسحة).

ومـــن الجائز أنه كانت توجد فئة خاصة لتأمين طرق الملاحة أو انه كان يعهد بهذه المهمة إما الفئة الأولى أو الثانية[٧٨].

ولقــد كان لدي بطلميوس الرابع "فيلوباتور" (Philopator) (٢٢١- ٢٠٥ ق.م) سفينة تحتوي علي أربعيــن صــفاً من المجدفين، ويبلغ طولها حوالي ٢٨٠ ذراعاً، وكان تناسب أجزائها مدهشاً، وكانت مزينة بأشكال فخمة في المقدمة ومزخرفة بأكاليل من الزهور. وهذه السفينة كانت تحتوي علي أكثر من ثلاثة آلاف مجدف وعلي حوالي ثلاثة آلاف جندي، غير أن مصر في هذا العهد كانت قد فقدت سيادتها البحرية، وعلي ذلــك فــإن مــثل هذه السفينة الجبارة لم تكن إلا مجرد سفينة استعراض صنعها ملك مريض يحب العظمة والفخفخة الجوفاء[٧٩].

وهــناك العديــد من الأدلة الأثرية التي تشهد بعظمة الأسطول البطلمي وتفوقه، من بينها لوحة من الفسيفساء(أنظر ملحق رقم ٣٢) عثر عليها في دلتا النيل، محفوظة الآن بمتحف الإسكندرية[٨٠] وقد صورت فيها الإسكندرية باعتبارها سيدة البحار. فقد رمز إلى الإسكندرية بسيدة علي رأسها تاج بحري، وعلي كتفيها عباءة حربية، وفي يدها اليسرى علامة الانتصارات البحرية. ويري "روستوفتزف" أن هذا الأثر يرجع إلى عصـــر البطالمة الأواخر، وأنه منقول عن قطعة فنية أقدم عهداً من هذه الفسيفساء، وأن صاحب هذه القطعة الفنية كان واحداً من فناني مدينة الإسكندرية، أراد أن يعبر من خلالها عن المجد البحري الهائل الذي أحرزه البطالمة[٨١].

وهــنا أيضاً لوحة من الفسيفساء (أنظر ملحق رقم ٣٣) عثر عليها في منزل روماني اكتشف بالقرب مـــن مدينة "لبدة الكبرى" (Leptis Magna) ويعتقد "روستوفتزف" أنها تصور "الميناء الملكي"الذي كان يقع داخـــل الميـــناء الكبير "الميناء الشرقية اليوم" كما تصور مدخل قصر البطالمة، ويرجع هذا الأثر إلى القرن الثاني الميلادي، وهو منقول عن نموذج أقدم ربما يرجع إلى أيام البطالمة. وواضح أن الهدف من هذا الأثر هو التعبير عن السيادة البحرية للبطالمة[٨٢].

---

(٧٨) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ١٠٥.

(٧٩) سليم حسن، المرجع السابق، ج ١٤، ص ص ٤١٩، ٤٢٠.

(٨٠) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٧.

(81) Rostovtzeff, M., SEHHW., p. 254.

(82) Ibid., p.532.

إنشاء الأسطول:

يعد ما أوردنا عن أساطيل البطالمة وإمبراطوريتهم البحرية، لنا أن نسأل سؤالاً مهما، وهو كيف انشأ البطالمة أساطيلهم؟

بداية يشير "روستوفتزف" إلى أن بطلميوس الأول قد اتخذ من الأسطول الذي تركه الاسكندر الأكبر فـي مصر بعد فتحها نواة بناء قوته البحرية، ولما كان هذا الأسطول غير كاف لتحقيق أغراضه، فقد سعي إلى تكوين أسطول أكبر من ذلك وأعظم[٨٣] لتحقيق ذلك فقد سلك طرقاً أربعة وهي:

أولاً: السفن التي كانت الدولة تبنيها علي نفقتها الخاصة:

ومن ميزانية رصدت خصيصاً لهذا الغرض،[٨٤] وإن كان يعوزنا الدليل المادي علي ذلك في عهد بطلميوس الأول "سوتير" (Soter) [٨٥]، ولكن نستنتج هذا من وثيقة بردية تعود إلى أيام الملك فيلادلفوس (٢٥١/ ٢٥٠م) تحوي أمراً موجهاً من هذا الملك إلى وزير ماليته "أبوللونيوس" بأن يقطع عدداً كبيراً من الأشجار وذلك لبناء سفن حربية[٨٦].

وجاء فيها:

"**مـن أبوللونـيوس إلـى ديمتريوس (Δημήτριος)، تحية، أصدر الملك تعليمات بأن الأشجار المحلية المعروفة باسم السنط والصفصاف يجب أن تقطع لتجهيز الأسطول الملكي الكبير**".

ثانياً: السفن التي كان يستأجرها الملك:

فقـد ورد عن "بوليبيوس" (Polybios) أن الملك البطلمي كان يستأجر جانباً من السفن ليخوض بها المعـارك البحرية[٨٧]، ولم يكن ذلك أمراً غريبا، فقد كان الملك يستأجر المحاربين الذين يتقنون فناً معيناً من فـنون الحـرب[٨٨] فضـلاً عن أن استئجار السفن والبحارة من المدن، وأحياناً استئجار وحدات بحرية من القراصنة، وكان أمراً متعارف عليه بين ملوك العصر الهيللينسني[٨٩].

ثالثاً: السفن التي كان يفرض علي الأثرياء من المواطنين إعدادها وتقديمها للملك:

وذلـك وفقـاً للـنظام الذي ابتدعته أثينا (Athena)، وشاع خارجها في كل عصر واتبعه الاسكندر الأكبر نفسه في بناء أسطوله[٩٠]. ولدينا بردية[٩١] تعود إلى حوالي عام (٢٥٧ ق.م) خاصة بتطبيق هذا النظام فـي إحدى مدن الإمبراطورية البطلمية وهي مدينة "هاليكارناسوس" (Ἁλικαρνασσός)[*] وهذه البردية

---

(83) Ibid.,p.263 .
(84) Ibid.,p.1318.
(٨٥) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عصر البطالمة، ص ١٠٦.
(86) Fraser, P. M., and Robert., H, "A New Letter of Apollonius ", CdE,24,pp.289-290.
(87) Polyb., V, 89. 4.
(٨٨) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ١٠٦.
(89) Rostovtzeff, SEHHW., p. 1579.
(٩٠) إبراهيم نصحي المرجع السابق، أيضا؛ محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ص ١٥٨، ١٥٩
(91) P. C.Z., I, 59036, 11,1-27 (a bout 257 B.C)
(*) تقع هاليكارناسوس: علي الشاطئ الغربي لآسيا الصغرى. راجع/ محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٩.

عــبارة عن خطاب مرسل من "أبوللودوتوس" (Ἀπολλόδοτος) أحد مرؤسى "أبوللونيوس" "الديويكيتيس"، وربمــا كان أبوللونيوس يشغل منصب "أويكونوموس" ملكي يقيم في كاريا(*)(Caria) إلى وكيله خارميديس (Χαρμίδει) والذي من المحتمل أنه كان يقيم في الإسكندرية.

وكــان هذا الخطاب يحوي تعليمات من أبوللونيوس إلى شخص يدعي كسانثيبوس (Ξάνθιππος) أمر وكيله خارميديس أن يحملها إليه(٩٢) و كسانثيبوس هذا كان "تريرارخيس (τριηραρχές)(٩٣)، أي قائد سـفينة "حربـية"ثلاثية المجاديف" (τριηραρχεῖ) فضلاً عن كونه رجلاً ثرياً من هؤلاء الذين يقع عليهم عـبء تجهـيز وإعــداد سفن للأسطول البطلمي. وكانت هذه التعليمات تتعلق بجمع الأموال اللازمة لإعداد وتجهـيز سفينة حربية، من مدينة هاليكارناسوس(٩٤) . إن كسانثيبوس نفسه كما يعتقد "فيلكن" (Wilcken) كان مواطناً من هاليكارناسوس (٩٥) وربما كان مواطنا سكندرياً كما يرجح "إدجار" ناشر البردية، لكونه كان يقـيم فـي الإسكندرية(٩٦). ولو إن "فيكلن" لا يري تعارضاً بين وجود كسانثيبوس في الإسكندرية وبين كونه مواطناً من هاليكارناسوس(٩٧). ويستند في هذا إلى أن الضرائب التي تم جمعها في هاليكارناسوس لم تستخدم في مساعدة مواطني الإسكندرية وإعفائهم من الخدمة الإلزامية(٩٨).

ولكن "باجنال" (Bagnall) لا يقبل رأي "فيلكن" هذا ويري أن الضرائب التي تم جمعها من مواطني هاليكارناســوس قد عادت في النهاية إلى الخزانة الملكية في إسكندرية(٩٩) وهو بذلك يتفق مع إدجار في أن كسانثيبوس كان مواطناً سكندرياً.

علــي كــل حال يتضح مما سبق أن هاليكارناسوس قد وقع عليها عبء إعداد وتجهيز سفينة حربية للأسطول البطلمي، ويؤكد ذلك قول "فيلكن" بأن هذه المدينة كانت إحدى المدن التابعة للإمبراطورية البطلمية، وأنهــا كانــت خاضعة لعبء الــ "Τριηραρχῆς" "أي تجهيز سفن حربية للأسطول الملكي" (١٠٠) إذ أن الــبطالمة كــانوا يعتمدون علي الخدمة الإلزامية في المدن اليونانية والفينيقية داخل إمبراطوريتهم، في إمداد جزء من أسطولهم بالسفن الحربية ولم يقتصر الأمر علي المدن اليونانية فقط، بل والمدن الإقليمية أيضا مثل الإسكندرية و نقراطيس (Naucratis) (١٠١)

ويؤكد "روستوفتزف" هذا الرأي بقوله:

"وكــان النصــيب الأكبر من التعهد بأداء هذه الخدمة-أي (Τριηραρχῆς) المتعلقة بالأسطول الملكــي من مدن الإمبراطورية؛ المدن اليونانية والفينيقية"(١٠٢) ولكن لم يكن عبء هذه الخدمة تلقي علي

(*) غرب آسيا الصغرى (تركيا حالياً) .

(92) P. C. Z., I, 59036, P. 58.
(93) Ibid, 1,5.
(94) Ibid, P. 58
(95) Wilcken., U., " Zur Trierarchie im Lagidenreich" Roccolta Lumbroso, Leipzig, (1925)pp. 97-98.
(96) P. C.Z., I, 59036, pp. 58, 59.
(97) Wilcken, Loc. Cit.
(98) Ibid.
(99) Bagnall., "The Ptolemaic Trierarchs" CdE , 46, (1971) p. 358.
(100) Wilcken., Op. Cit, pp. 97-98.
(101) Bagnall., Op. Cit., p. 356.
(102) Rostovtzeff., Op. Cit., p. 334.

كاهل تلك المدن وحدها فقد شاركتها المدن الإقليمية مثل الإسكندرية نقراطيس"[١٠٣] وذلك ما ذكره "باجنال" سابقاً[١٠٤] وأكد عليه "فيلكن" أيضا [١٠٥].

ولا شـك في أن هذا العبء لم يفرض علي المصريين، ليس شفقة بهم وإنما لأنه لم يكن في وسعهم علي الأقل في عهد البطالمة الأوائل، الاضطلاع به بسبب فقرهم وقلة مواردهم مع كثرة الالتزامات الأخرى والتي أرهقهم البطالمة بها[١٠٦].

رابعاً: السفن التي كان البطالمة يستولون عليها من الجزر:

والتـي يخضعونها لسلطانهم، فقد ذكر "روستوفتزف" أن البطالمة عندما سيطروا علي عصبة جزر بحر إيجة كان أسطول هذه العصبة يكون جزءاً هاماً من أسطول البطالمة[١٠٧].

كان هذا عن كيفية تكوين البطالمة لأساطيلهم، فماذا عن رجال الأسطول؟

لقد كان رجال الأسطول يتألفون من فئتين رئيسيتين:

١- فئة البحارة و المجدفين.

٢- فئة المحاربين[١٠٨].

أما الفئة الأولى: فقد كان المواطنون المصريون يشكلون الغالبية العظمي منها[١٠٩] بدليل ما جاء في قـرار حجر رشيد (Rosetta Stone) الذي صدر في عهد بطلميوس الخامس إبيفانيس (Epiphanes) عام ١٩٦ ق.م بشـأن إعفـاء مزارعـي المعـابد وعبـيدها مـن الخدمـة فـي الأسـطول[١١٠].

"σύλληψιν τῶν εἰς τὴν ναυτείαν"

ويشـير "بـيفان" (Bevan) إلـى أن كلمـة "ναυτεία " وربما تشير إلى نوع من أنواع الخدمة الإلزامـية الخاصـة بالأسطول[١١١] ويبدو أن البطالمة لم يفرضوا هذه الخدمة الثقيلة علي مزارعي المعابد وحدهـم، وإنمـا علـي الفلاحين المصريين عامة. ولما أراد الملك بطلميوس الخامس أن يتقرب من الكهنة المصـريين ليسترضـيهم، نظراً لظروف الثورات القومية واضطراب الأوضاع في وادي النيل، قرر إعفاء مزارعـي المعابد من هذه الخدمة[١١٢] ويشير "السعدني" إلى استمرار الثورات الشعبية المصرية علي الرغم مـن كـل الإغراءات والإعفاءات الملكية الواردة في هذا القرار،[١١٣] كما يشير إلى إكراه المصريين علي الخدمة البحرية، وذلك عقب ثورتهم الأولى ضد بطلميوس الثالث يورجيتيس الأول (Euergetes I) [١١٤] كما

---

(103) Ibid.
(104) Bagnall, Loc. Cit.
(105) Wilcken, Loc. Cit .

(١٠٦) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ١٠٧.

(107) Rostovtzeff., Op. Cit., p. 334.

(١٠٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق،

(١٠٩) نفسه.

(110) Bevan., Op. Cit., pp. 264.
(111) Ibid., p. 365, note, 1.

(١١٢) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٩.

(١١٣) محمود السعدني، المرجع اد سابق، ص ١٠٠.

(١١٤) نفسه.

أن إحدى برديات "تبتونيس" التي ترجع إلى منتصف القرن الثالث ق.م تشير إلى هروب المحاربين والبحارة المصريين من الخدمة(١١٥) مما يدل علي أنهم كانوا يجبرون علي العمل في الأسطول البطلمي.

كما تشير إحدى البرديات التي تعود إلى العام السابع من حكم بطلميوس الثالث إلى أن البطالمة كانوا يلجئون إلى تجنيد البحارة والمجدفين من بين المحكوم عليهم بالسجن في جرائم مختلفة لأداء هذه الخدمة(١١٦) حيث جاء في هذه البردية أن طاقم إحدى السفن قد استاءوا من إلزامهم بالعمل في أحد المحاجر لفترة أطول من المتفق عليه(١١٧).وكما هو معروف فإن البطالمة كانوا يستخدمون المساجين في العمل في المحاجر والمناجم(١١٨).

أما الفئة الثانية: وهي فئة المحاربين، فمن المحتمل أنها كانت تؤخذ من المواطنين المصريين، وبالتحديد طبقة المحاربين الذين كان يطلق عليهم اسم "ماخيموي" (١١٩) وذلك استناداً إلى ما جاء لدي المؤرخ الإغريقي "باوسانياس" (Pausanias) عن حرب "خرمونيدس" إذ يقول أن أمير البحر البطلمي "باتروكلوس" (Patroclos) طلب إلى الإسبرطيين مهاجمة أنتيجونوس من الأمام ليقوم هو بمهاجمتهم من الخلف، لأنه ليس من الإنصاف لرجال أسطوله المصريين منازلة المقدونيين في البر(١٢٠) ولكن "نصحي" لا يقبل رواية "باوسانياس" التي يعزوها إلى باتروكلوس، وذلك لعدة أسباب منها:

١- أن البطالمة الأوائل لم يثقوا في كفاءة المصريين الحربية ومقدرتهم علي منازلة المقدونيين، ومن ثم لم يعتمدوا عليهم في تكوين جيوشهم. فكيف إذاً يعتمدون عليهم في تكوين قواتهم المحاربة البحرية؟

٢- إن ما عزاه "باوسانياس" إلى "باتروكلوس" يدل دلالة قاطعة علي عدم ثقة البطالمة وقوادهم في كفاءة المصريين الحربية. فكيف إذا كونوا جنود أسطولهم وهم لا يثقون في كفاءتهم الحربية؟

٣- إنه حتى في موقعة رفح (عام ٢١٧ ق.م) لم يعتمد بطلميوس الرابع فيلوباتور علي المصريين إلا مضطراً حين كانت المخاطر تحف بهم ولم يكن في وسعه تجنيد عدد كاف من المقدونيين والإغريق، ولم نعرف أن أحداً من البطالمة الأوائل اضطرته الظروف إلى الاعتماد علي المصريين في تكوين القوات البحرية، بل أن بطلميوس الرابع حين اقدم علي الاعتماد علي المصريين وصف القدماء عمله هذا بأنه "**بدعة خطيرة**" مما يقطع بأن أحداً من أسلافه لم يسبقه إلى ذلك.

لكل ما سبق فإن "نصحي" يستبعد أن يكون البطالمة الأوائل قد اعتمدوا علي المصريين في تكوين جنود الأسطول(١٢١) والرأي المرجح هو أن الغالبية العظمي من المجدفين والبحارة في الأسطول كانوا من

---

(115) P. Tebt., III; 703, 11, 215-220.
(116) P. Petrie III; 43, 1.3. 21, a
(117) Ibid.
(١١٨) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٢٧٤.
(119) Bevan, Op. Cit., p. 175
(120) Pausanias, III Laconia, VI, 5; محمد عواد حسين ، المرجع السابق ، ص ١٥٩
(١٢١) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ١٠٨-١١١.

المزارعين والعمال، أما المحاربون فكانت غالبيتهم العظمي من المقدونيين والإغريق ومن هم علي شاكلتهم(١٢٢) ويؤيد هذا الرأي ما جاء عند المؤرخ ديودروس الصقلي، بأن بطلميوس الأول بعد أن انتصر علي عدوه اللدود انتيجونوس في معركة غزا عام ٣١٢ والتي كان يقود قوات انتيجونوس فيها أبنه ديميتريوس، ضم أسري الحرب الذين وقعوا في قبضته إلي وحدات بالأسطول(١٢٣) كما تشير إلى ذلك أيضا بردية تعود إلى العام ١٥٩ ق.م توضح لنا أن رجالاً من الجزر اليونانية عملوا كمحاربين في الأسطول(١٢٤).

ولقد وزع البطالمة أسطولهم البحري في شكل وحدات- علي موانيهم الهامة مثل الإسكندرية وقبرص وسلاميس وثيرا وربما قورينة ، حين كانت جزيرتا ساموس ،وكوس (Cos) في حوزة البطالمة، كان جزء من الأسطول البطلمي يرابط بها(١٢٥). فضلاً عن وجود أسطولاً بحرياً مرابط علي البحر الأحمر لحمايته من القراصنة(١٢٦) وربما أبقت أيضاً عل أسطول صغير من الزوارق يجوب البحر الإيجي كقوات من الشرطة(١٢٧) وكانت كل وحدة من هذه الوحدات بكل ميناء من الموانئ تشمل مختلف أنواع السفن(١٢٨) وكان علي رأس كل وحدة قائد عام يحمل لقب "ناوارخوس" (Ναύαρχος)، ولكن من المحتمل أن نفس اللقب كان يحمله قواد وحدات الأسطول (Ναύαρχιαι).

وفي القرن الثاني ق.م قام حاكم قبرص بضم "الناوارخوس" تحت قيادته (١٢٩) وكان يعمل تحت قيادة "الناوارخوس" أمراء السفن التي تضمها الوحدة، وسمي كل منهم "تريراخوس" (Τριηράρχος) (١٣٠)، ويري "باجنال" أن هذه المهمة كان يتم الترشيح لها كخدمة إلزامية تزود بها السفن من المدن اليونانية خارج وداخل مصر(١٣١) وهذا ربما يرجح الرأي القائل بأن المهام المتواضعة في أسطول كان يقوم بها المصريون، أما المهام الرفيعة فكان البطالمة يعتمدون فيها علي مواطنو المدن الإغريقية سواء خارج مصر أو داخلها.

ومن غير المستبعد أن "التريرارخوس" كان له مساعد يسمي "هيبوتريرارخوس" (Ὑποτριηράρχος) (١٣٢) ففي بردية "زينون" سابقة الذكر نعلم أن المدعو كسانثيبوس كان "تريرارخوس" للسفينة المرابطة في هاليكارناسوس(١٣٣) وأيضاً في بردية "بيتري" سابقة الذكر أيضاً، نجد أن مرسل الخطاب يعزو تحمل أفراد طاقم السفينة الذين يعملون في المنجم، للعمل لفترة أطول من المتفق عليها، رغم استيائهم من هذا إلا أن قائد سفينتهم الحربية، الـ "Τριηραρχηεῖ"، غير موجود(١٣٤) كما أن هناك بردية أخرى تعود إلى فترة حكم بطلميوس الثالث (٣٩- ٢٤٠ ق.م) ثبت فيها أن مساعد قائد السفينة"

---

(١٢٢) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٠٩.

(123) Diodrous, 19, 85,4.

(124) Bevan, Op. Cit, p. 174.

(١٢٥) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٦٠.

(126) Tarn, Op. Cit., p. 246.

(127) Tarn Hellenistic Military, p. 124.

(١٢٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق.

(129) Bevan, Op. Cit., p. 174.

(١٣٠) محمد عواد حسين، المرجع السابق.

(131) Bagnall. Op. Cit., p. 359.

(١٣٢) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ١١٤.

(133) P.C.Z., I. 59036, p. 58.

(134) P. Petrie III, 43.1.3.

(Υποτριηράρχος) "حـــورس" أعطى بعض الغنائم المستحقة (λειά) لامرأة مات زوجها في الخدمة العســكرية[135] وبردية أخرى من "تبتونيس" جاء في حساب صاحب مصرف خاص بالمعاملات اليومية انه سجل علي حساب شخص يدعي "سيماريستوس" (Simaristos) كمديونية، وهذا الشخص يعمل كقائد لسفينة حربية "Τριηραρχεῖ"[136].

السفـــن التجاريـــة

أولاً : في عصر البطالمة:

اهــتم البطالمة اهتماماً شديداً بتجارة مصر الخارجية، فبذلوا قصارى جهدهم لتنميتها وتنشطيها؛ ذلك لأن التجارة الخارجية كانت تمثل مورداً من أهم مواردهم المالية[137] وكانت قوة البطالمة سواء في مصر أو خارجهــا تعتمد بشكل كبير علي رخائها الاقتصادي، وهذا الرخاء هو الذي أعانهم علي بناء قوتهم العسكرية في البر والبحر[138].

ولقد امتدت علاقات مصر التجارية – خارج نطاق إمبراطوريتها إلى نواحي ثلاث:

١- ناحية بحر إيجة والبحر الأسود.

٢- ناحية الغرب والشمال الغربي.

٣- ناحية الجنوب والشرق[139].

أولاً: ناحية بحر إيجة والبحر الأسود:

لقــد كانت الصلات التجارية بين مصر والإغريق قائمة منذ زمن بعيد، وذلك حين سمح لهم الملوك الفراعنة في القرن السابع ق.م بالإقامة علي أحد مصبات النيل الشرقية.

وكذلــك حين جمع الملك أحمس الثاني في القرن السادس ق.م الجالية الإغريقية كلها في "نقراطيس" فــي غرب الدلتا [140] وهي مدينة زارها الإغريق بلا شك من قبل، ولكن ازدهارها يرجع إلى هذا التاريخ، وكانت نقراطيس مؤسسة تجارية طالما قصدها الأجانب علي الرغم من أن عصرها الزاهر كان علي الأرجح في القرن السادس ق.م إلا أنها احتفظت بكيانها طوال العهد الفارسي، ولم يندثر إلا في القرن الثالث ق.م[141] وذلك حين فقدت أهميتها أمام الإسكندرية التي خلفتها في العظمة[142] ويؤكد ذلك قول "نصحي" "**وقد انتقص تأســيس الإسكندرية من الأهمية التجارية التي كانت تتمتع بها نقراطيس**"[143]. وكانت الإسكندرية الطريق

---

(135) Ibid, 646, 11.7-8.
(136) P. Tebt, III, 890, 1.93.

(١٣٧) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥١.

(138) Rostovtzeff., Op. Cit., p. 381.

(١٣٩) محمد عواد حسين، المرجع السابق.

(١٤٠) هـــ. ستيفنسن: "تجارة العالم القديم والبحر المتوسط"، ترجمة/ محمد بكير خليل، مراجعة/ إبراهيم زكي خورشيد، "مقالة في موسوعة تاريخ العالم"،إعداد/ج.أ هاميرتون، بدون تاريخ ص ص١٥٨، ١٥٩.

(١٤١) نفسه، ص ١٥٩.

(١٤٢) نفسه.

(١٤٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٢، ص ٢٧١.

لنقل منتجات مصر بل ومنتجات أفريقيا وبلاد العرب إلى البحر المتوسط(١٤٤) فقد نجح البطالمة في جعل عاصمتهم الإسكندرية أهم مدينة تجارية في عالم ما بعد الإسكندر الأكبر بأسره فكان التجار يفدون إلى هذا الميناء المزدهر في جماعات كبيرة حيث يعقدون الصفقات مع التجار الأجانب(١٤٥).

ولاشك في أن تأسيس مدينة الإسكندرية قد أحدث ثورة في مسار التجارة البحرية، فقد أصبحت هذه المدينة الجديدة، المقر الرئيسي لتجارة الهند في عصر "فيلادلفوس" وصارت في ذلك الوقت من أغني دول العالم، فكانت هي التي تمون كل موانئ البحر المتوسط، إذ كانت اليونان وروما، وآسيا وأفريقيا يأتون إلى أسواق الإسكندرية للحصول علي تموينهم(١٤٦) وكانت الحبوب أهم سلعة صدرتها مصر إلى هذه الأسواق، ولكنها لم تكن السلعة الوحيدة، فقد صدرت مصر سلعاً أخرى بعضها محلياً وبعضها الآخر يأتيها من الجنوب والشرق لتعيد هذه تصديره(١٤٧). كذلك كانت مصر تستورد من هذه السوق سلعاً شتي، كالنبيذ وزيت الزيتون والصوف والعسل والسمك والمجفف والفاكهة والجبن والمرمر والحديد والقطران(١٤٨).

وفي شرق البحر المتوسط، كانت رودس (Rhodes) تحتفظ مع الإسكندرية منذ تأسيسها زمن الاسكندر، بروابط قوية من الصداقة والمصالح التجارية المتبادلة، وذلك حين اتخذ "كليومينيس" (Kleomenes)له مكاتب ومخازن في رودس، كان لها دور فعال في إدارة شبكته التجارية. واستمرت هذه العلاقات قوية طيلة القرن الثالث ق.م(١٤٩).

وكذلك كانت هناك علاقات تجارية بين مصر و ديلوس (Delos) وذلك منذ القرن الثاني ق.م حين ظهرت روما فجأة علي أنها القوة المسيطرة في حوض البحر المتوسط، وانتهجت سياسة التوسع والسيطرة في الشرق وتطبيقاً لهذه السياسة الجديدة، لم تعد روما تتحمل استمرار وجود رودس مزدهرة ومستقلة، وفي نفس الوقت لم ترغب في اللجوء إلى استخدام القوة ضد جزيرة قوية نائية ولكنها حققت هدفها عن طريق الضغط علي الدول الأخرى لتوقف تعاملاتها التجارية مع رودس وتنقلها إلى ديلوس، وكانت الإسكندرية من المراكز التجارية الهامة التي تعرضت للضغط من جانب روما، واستجابت له، فنقلت متاجرها ومخازنها من رودس إلى ديلوس(١٥٠)ولدينا من الأدلة ما يشير إلى العلاقات التجارية بين الإسكندرية و ديلوس ومنها تمثالان أقامهما بطلميوس الثامن "يورجيتيس الثاني" تكريماً لاثنين من كبار الموظفين في هيئة وصفت بأنها جمعية الكبار (koinon Presbuteron)، وأيضاً إيصالاً بالمال دفعته هذه الجمعية نجهل الهدف من دفع هذا المال، إلا إننا لا نستبعد أن هذه الجمعية كانت لملاك السفن أو للتجار السكندريين(١٥١).

---

(١٤٤) ستيفنسن، المرجع السابق.

(145) **Rostovtzeff., Op. Cit., p. 394.**

(١٤٦) موسوعة وصف مصر، (المصريون المحدثون)، تأليف/ علماء الحملة الفرنسية، ترجمة / زهير الشايب، ج١، مهرجان القراءة للجميع، مكتبة الأسرة، القاهرة، (٢٠٠٢م)، ص ٢٣٢.

(١٤٧) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥١.

(١٤٨) نفسه.

(١٤٩) مصطفي العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٥٢.

(١٥٠) نفسه.

(١٥١) حسين محمد احمد يوسف ،المرجع السابق، ص ٤٣.

ثانياً: ناحية الغرب والشمال الغربي:

كانت مصر البطلمية، هي الدولة الهيللينستية الوحيدة التي أنشأت علاقات رسمية مع روما الناهضة، والتي ظهرت كقوة مؤثرة في حوض البحر المتوسط، وعقدت معها معاهدة عام ٢٧٣ ق.م علي اثر سفارات وبعثات من الجانبين. ويبدو أن أحد أهداف هذه السفارات كان يرمي إلى تنمية العلاقات التجارية بين البلدين(١٥٢).

كذلك أنشأ فيلادلفوس علاقات ودية مع سراقوسة أدت إلى قيام علاقات اقتصادية بنيهما(١٥٣).

فضلاً علي العلاقات الوطيدة بني مصر و قرطاجنة قبل الحرب البونية الأولى وبعدها علي السواء(١٥٤).

ثالثاً: ناحية الجنوب والشرق:

لقد بذل البطالمة جهوداً كبيرة لتنمية التجارة مع الشرق وكان البحر الأحمر قد طهر من القرصنة وأنشئت المعاقل التجارية علي ساحلية، ونقل البطالمة الروائح العطرية والتوابل من بلاد العرب إلى الإسكندرية(١٥٥).

وكانت تجارة الشرق تسلك ثلاث طرق رئيسية في سبيلها إلى البحر المتوسط.

١- طريق الشمال:

وكان يتجه من أواسط آسيا إلى بحر قزوين والبحر الأسود والبسفور والدردنيل.

٢- طريق الوسط:

وكان أهمها جميعاً خلال القرن الثالث ق.م، ويمتد من الهند إلى سليوكيا ومنها إلى دمشق وصور أو إلى إنطاكية(١٥٦).

٣- طريق الجنوب:

وكان يأتي من الهند عن طريق البحر إلى المواني التي تقع في جنوب أو جنوب شرق بلاد العرب، حيث كانت السفن الهندية تفرغ حمولتها هناك، وذلك لأن هذا الطريق كان يقع تحت سيطرة العرب، ولم يكن العرب يسمحون للأسطول الهندي بدخول باب المندب(١٥٧).

وكانت هذه التجارة تأخذ طريقها إلى الشمال عن طريقين:

الطريق الأول: هو الطريق البحري بمحاذاة الشاطئ الأفريقي أو بمحاذاة شاطئ بلاد العرب، حتى أقصى الشمال في البحر الأحمر(١٥٨).

---

(١٥٢) محمود السعدني، المرجع السابق، ص ١٤٦- ١٤٧

(١٥٣) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥١.

(١٥٤) نفسه.

(١٥٥) ستيفنسن، المرجع السابق، ص ١٥٩-١٦٠.

(١٥٦) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٢.

(157) Tarn, Hellenistic Civilization., p. 244

(١٥٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق

والطـــريق الثانـــي: وهــو الطريق البري القديم، والذي كان يعرف "بطريق البخور" وكان يمر بسبأ ومعين ويثرب (المدينة حالياً) والعلا = (Dedam) وأيلة (العقبة) ثم إلى البتراء(١٥٩).

ثانياً : في عصر الرومان:

لقــد نشأت تجارة ضخمة في العصر الروماني استجابة لحاجيات التجارة العالمية آنذاك، وهي تجارة لــم يعــرف لها مثيل من قبل، وما من شك في أن الإمبراطورية الرومانية التي وحدت العالم القديم ويسرت الانــتقال من إقليم إلى إقليم كانت من أكبر أسباب ازدهار التجارة العالمية(١٦٠) هذا إلى جانب استفادة التجار مــن سياســة الاقتصــاد الحــر وتشجيع الاستثمار الفردي التي سار عليها الرومان لذلك فقد ازدهرت في الإمــبراطورية الرومانــية واســتفادت مصــر من نموها وساعد علي ذلك موقع مصر المتوسط في دائرة الإمــبراطورية الرومانــية إلــى جانب وجود عدد كبير من الموانئ الصالحة للملاحة علي كل من البحرين المتوســط والأحمــر(١٦١) فضلاً عن أن موقع البحر المتوسط نفسه في قلب العالم المتحضر، أدى إلى اتساع وتــنوع التجارة عبر البحار بالنسبة للعالم اليوناني – الروماني، وكانت السفن تبحر عبر البحر المتوسط من ميــناء إلــى آخــر محملة بكل شئ، من الجواهر إلى السجاد ومن القماش الحريري إلى كميات ضخمة من المرمــر(١٦٢) لــذا فقد أصبحت الإسكندرية أكبر مركز تجاري في العالم بأسره(١٦٣) وقد استفادت مصر من التجارة وخصوصاً من التجارة الشرقية(١٦٤).

ويصور لنا الجغرافي "سترابون" مدي ازدهار التجارة الشرقية بقوله كما أشرنا في موضع سابق"**إن الســفن التي كانت تسير في البحر الأحمر والتي لم تتعد الخليج الفارسي لم تكن تزيد علي عشرين سفينة أمــا الآن فــإن الأساطيل الكبيرة تسير إلى الهند والي أقصى حدود أثيوبيا، وتعود منها محملة إلى مصر بأغلى البضائع ثم توزع منها إلى سائر البلاد**"(١٦٥). ولا أدل علي ازدهار حجم تجارة الهند الشرقية من قول سترابون أيضاً "**بأن تجار الإسكندرية كانت لديهم مائة وعشرون سفينة تعمل في تجارة الهند الشرقية**"(١٦٦) ويــدل قول سترابون هذا علي أن عدد السفن قد زاد ستة أضعاف عن ذي قبل ولم تقتصر الزيادة علي عدد السفن فحسب بل أن حجم السفن نفسها زاد كثيراً وأصبحت السفن المستخدمة في البحار الشرقية ذات أحجام اكبر وقدرة أعلي(١٦٧).

ومن الأسباب التي أدت إلي زيادة حجم التجارة الشرقية بل والجنوبية أيضاً.

---

(159) Tarn., Op. Cit., p. 245.

(١٦٠) مصطفي العبادي، مصر من الاسكندر الأكبر إلى الفتح العربي، ص ٢٥٨.

(١٦١) آمال محمد الروبي، مصر في عصر الرومان، ص ٢٦٢.

(162) Casson., L., "The Size of Ancient Merchant Ship" SACERP, (1956), p. 23

(١٦٣) آمال محمد الروبي، المرجع السابق.

(١٦٤) نفسه.

(165) Strabo, 17.1.13.

(166) Ibid, 2.5.12.

(١٦٧) مصطفي العبادي، مصر من الإسكندر الأكبر حتى الفتح العربي، ص ٢٦٣.

أولاً: اكتشـــاف الرياح الموسمية في المحيط الهندي حوالي القرن الأول ق.م -كما ذكرنا سابقاً- فلقد أعان هـذا الاكتشـــاف بحـــارة الإسكندرية أن يتخذوا طريقاً مباشراً عبر المحيط بين مخرج البحر الأحمر الجنوبي ومصب نهر السند و ملبار (Malabar) بدلاً من السير بسفنهم بحذاء الساحل(١٦٨) وبشكل عام فقد أدى هذا الاكتشاف إلى سرعة السفر بحيث اصبح ممكناً إتمام الرحلة بين مصر والهند ذهاباً وإياباً في العام نفسه، وهو ما لم يكن ممكناً من قبل(١٦٩).

ثانـــياً: اهتمام بعض الأباطرة الرومان بهذه التجارة، بل لقد كان لأغسطس ما يمكن أن نسميه بسياسة البحر الأحمر. وتتلخص في تأمين الموانى المصرية الواقعة عليه، ولذلك وضع ميناء بيرينيكي (Berenice) (الحراس) تحت إمرة قائد يحمل لقب قائد بيرينيكي (Praefectus Berenices) أو قائد جبل بيرينيكي (Praefectus Montis) وكـــان يتولـــي إدارة المنطقة والإشراف علي مناجمها ومحاجرها بمساعدة مشـــرف (Procurator) إلى جانب قيادة الحاميات التي وضعت لحراسة هذه المناجم وتأمين الطرق الصـــحراوية بين النيل والبحر الأحمر وما فيها من آبار وصهاريج(١٧٠) فضلاً عن الحملة التي أرسلها إلى اليمن سابقة الذكر بقيادة أيليوس جاللوس.

وكانت السفن التجارية تسير عادة في حراسة سفن مسلحة تسليحاً جيداً لدفع خطر القراصنة عنها(١٧١) ومنها الأسطول الذي وضعه تراجان (Trajan) (٩٨- ١١٧) (١٧٢)وكان هناك ثلاث موانئ رئيسية تبدأ منها السفن رحلتها البحرية ومنها:-

١- ميناء "أرسينوي" علي رأس خليج السويس.

٢- ميناء "ميوس هورموس" في منتصف الطريق.

٣- ميناء بيرينيكي في أقصى الجنوب.

وكـــان كـــل مـــن أرسينوي و بيرينيكي بهما رياح شديدة، ومياههما ضحلة مما كان يسبب قلقاً شديداً للسفن. لذلك فقد أصبحت ميوس هورموس تدريجياً الميناء الرئيسي (١٧٣).

ويمكنـــنا القول أن التجارة الشرقية ازدهرت ازدهاراً كبيراً خلال القرن الأول الميلادي، ودليلنا علي ذلك شكوى بليني (Pliny) من أن هذه التجارة (الشرقية) استنزفت أموال الإمبراطورية الرومانية(١٧٤).

واصلت التجارة الشرقية نموها وازدهارها في القرن الثاني الميلادي، وساعد علي ذلك شق الطريق الـــبري الهـــام الذي ربط بين أيلة علي رأس خليج العقبة وبين دمشق ماراً بالبتراء وبصري(١٧٥) فضلاً عن اهتمام الإمبراطور "تراجان" بتنظيف وإنعاش القناة التي تربط بين النيل والبحر الأحمر والتي سميت فيما بعد باســـم "نهـــر تـــراجان" (Trajan's River)، ولقـــد حملـــت هذه القناة الكم الأكبر من الحركة التجارية إلى

---

(١٦٨) نفسه، ص ٢٦٢.

(١٦٩) نفسه.

(١٧٠) عبد اللطيف أحمد علي، المرجع السابق، ص ص ٤٥-٤٦.

(171) Pliny., N. H. VI, 6.26.
(172) Charlesworth., Op. Cit.,p.62.
(173) Ibid., p. 63.
(174) Pliny., Op. Cit., 24.

(١٧٥) آمال الروبي، المرجع السابق، ص ٢٦٣- ٢٦٤.

إسـكندرية[176] وكانـت تمـر مـن أقصى شرق فرع النيل عبر البحيرات المرة إلى أرسينوي علي البحر الأحمـر[177] وكانت قادرة علي أن تستوعب أضخم السفن التجارية[178] وكذلك شق "تراجان" خليجاً بدأ من مديـنة منف (البدرشين حالياً) ماراً بمدينة "بوباسطيس" (Bubastis) وفاقوز (فاقوس) كانت السفن تسير فيه حتي بحيرة المنزلة ومنها إلى بلوزيوم (بورسعيد) ومنها إلى البحر المتوسط[179] فضلاً عن الطريق الشرقي الذي كان يخرج من منف إلى القلزم ومنها إلى البحر الأحمر[180].

ويبدو أن التجار الرومان كانوا أهم التجار الذين شاركوا في التجارة الشرقية. فقد كان هناك شركات نقل تقوم بنقل السلع من قفط إلى موانئ البحر الأحمر ومن هذه الموانئ تسلم إلى شركات التصدير،والتي كان يمـتلك أغلـبها مواطنون رومان، ولم يكن أغلب هؤلاء التجار يقيمون في موانئ البحر الأحمر وإنما كانوا يعهدون بإدارة أعمالهم إلى وكلاء تجاريين[181] وكانت البضائع المشحونة إلى موانئ البحر الأحمر تتضمن، القمح، والشعير، والأدوية، والنبيذ، واليانسون، والخشب، والجلود، والقنب، وغيرها من السلع[182] ويبدو أن التجار الرومان كانوا يجنون ثروات طائلة من وراء اشتغالهم بهذه التجارة، ويؤكد ذلك قول بليني:

"بـأن السلع الشرقية كانت لا تصل إلى روما إلا بعد أن يتضاعف ثمنها مائة مرة، وأن الهند كانت تـأخذ كل عام ما لا يقل عن ٥٠ مليون سيستركيس (Sesterces) في مقابل بضائع تباع لنا بأثمان تبلغ مائة ضعف ثمنها الأصلي"[183].

الأنونا (Annona)

لقـد كانـت مصر أغني ولايات الإمبراطورية الرومانية وأهمها استراتيجياً وتجارياً، فقد كانت هي وولايـة إفريقية تمد الإمبراطورية بحوالي خمسة ملايين مكيال روماني من القمح وهو ما يعادل ثلث الكمية التـي يسـتهلكها الشـعب الروماني سنوياً[184] ولقد اهتم الأباطرة الرومان اهتماماً شديداً بعملية نقل الأنونا وخاصة الأنونا العسكرية (Cara Annona). وكانت الأنونا ترسل من مصر صيفاً وشتاءاً، ولما كان الإبحار شـتاءاً فـيه مخاطر كبيرة ،فقد أجزل الأباطرة الرومان العطاء لقباطنة السفن، وذلك لحثهم وتشجيعهم علي الإبحار شتاءاً، وبالطبع لم يكن الإبحار شتاءً مستحيلاً بشكل مطلق ولكن التاجر العادي كان يخشي المجازفة بإلقاء نفسه في أحضان المياه العاصفة[185] وكان أمل روما في الاعتماد علي القمح المصري كبيراً، فقد ذكر أوريلـيوس فيكـتور (Aurelius Victor) المـؤرخ الـذي كان يشغل وظيفة حاكم بانونيا (Banonnia) عـام ٣٦٠م والـذي كتـب تـاريخ الإمـبراطورية مـن أغسـطس حـتى قسـطنطين الثانـي

---

(176) Charlesworth., Op. Cit., P. 62.
(177) Ibid., p. 20.
(178) Ibid.

(١٧٩) آمال الروبي، المرجع السابق، ص ٢٦٤.

(١٨٠) نفسه.

(١٨١) حسن الإبياري،المرجع السابق، ص ٢٨٢.

(١٨٢) نفسه.

(183) Pliny, N.H. 15.84.

(١٨٤) سيد الناصري، المرجع السابق، ص ٥٧.

(185) Charlesworth, Op. Cit., p. 23.

(CostantinusII) (٣٥٣ – ٣٦٠) "إن روما كانت تحصل من مصر في بداية عصر أغسطس علي ما يعادل **مليون إردب قمح بالمعيار المصري سنوياً**" بل إن اعتماد الرومان علي القمح بدأ منذ أيام البطالمة، وقد أدى تدفق القمح المصري الجيد والرخيص إلى كساد زراعة القمح في إيطاليا حيث لجأ الفلاحون الإيطاليون إلى استبدال مزارع القمح بمزارع الكروم(١٨٦) ولهذا كتب المؤرخ" تاكيتوس" (Tacitus) بأسلوب ساخر عن انتهاء عصر اعتماد روما علي ما تنتجه من القمح وبداية الاعتماد وعلي القمح المصري وقال بالحرف الواحد "**إن روما لم يصبها الجدب، لكننا نفضل استغلال أفريقيا ومصر، لقد أصبحت حياة الشعب الروماني** رهناً بالسفن"(١٨٧).

أنـــــواع السفن:

فـي عصـر البطالمة تنوعت طرز السفن في أسطول البطالمة الحربي والتجاري، ولا شك أن هذه الطرز كانت معروفة في العالم الهيللينستي كله، وكانت لها أشباه ونظائر في أساطيل معاصريهم ملوك الدولة الهيللينستية الأخرى(١٨٨).

أولاً: سفن القتال:

كانت سفن القتال مختلفة الأنواع والأحجام أهمها:

١- "**باريديس**" (**Barides**) ويبدو أن هذا الطراز قد استخدم منذ القرن الخامس ق.م.

٢- "**الموبارونيس**" (**Myoparones**) وهذا النوع من السفن استخدمه كل الملوك في العصر الهيللينستي في البحر المتوسط خلال القرن الأول ق.م، وشاع استخدامه أيضا بين القراصنة، وهو اكثر اتساعاً من سفن القتال الأخرى.

٣- "**بريستيس**" (**Pristes**) وشـاع هذا النوع عند الإغريق في القرن الأول ق.م ونقله عنهم الملوك الهيللنستيون والاسم يعني "سمكة القرش ذات السيف"(١٨٩).

٤- "**لمبوس**" (**Lembos**) وهـو نـوع صـغير من سفن القتال وهو أشبه بالمراكب المقاتلة، وعـرف أول مـا عرف في "الليريا" ببلاد الإغريق في القرن الثالث ق.م وكان يستخدم أساساً للهجمات السريعة الخاطفة، كما استخدم في أعمال القرصنة.

٥- "**لينينكولوس**" (**Leninkulos**) وهـو نوع آخر من سفن القتال الصغيرة، شاع استعماله أواخر العصر البطلمي، قد أطلق هذا الاسم من باب التعميم علي كل سفن الحرب الصغيرة.

---

(١٨٦) سيد الناصري، المرجع السابق، ص ٥٧.

(187) **Tacitus, Annales, XII, 43; نفسه، ص ص ٥٧- ٥٨**

(١٨٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٦١.

(١٨٩) نفسه.

٦- "كامارا" (Camara) وهو نوع خفيف من سفن القتال شاع استعماله في البحر الأسود بصفة خاصة خلال القرن الأول ق.م.

٧- "أكاتوس" (Akatos) وقد عرفت هذا النوع جميع الأساطيل القديمة في العصر الهيللينستي ثم في العصر الروماني، ويبدو أن كلمة "أكاتوس" كانت تطلق علي القوارب ذات الحجم الصغير بصفة عامة.

٨- "كيلوكيس" (Keloces) وهـــي من ذلك النوع من السفن الصغيرة السريعة، وكانت تسمي لخفـــتها وسرعتها الفائقة "خيل السباق" وكانت مهمتها الرئيسية هي نقل التقارير و الأوامر علي وجـــه الســـرعة إلى حيث ينبغي لها أن تنقل، كما كانت تستخدم لنقل ضباط الرتب المختلفة من مكان إلى مكان. فضلاً عن استخدام هذا النوع في العصور القديمة فقد ظلت مستعملة في العصر الهيللينستي والرومان(١٩٠).

ثانياً: السفن التجارية:

ولقد كان هناك العديد من السفن التجارية المختلفة الأشكال والأحجام ومنها:-

١- "الكركوروس" (κέρκουρος) وكانــت تســتخدم في القتال وفي الأساطيل التجارية معاً، وقد شاع استعماله في البحر المتوسط ابتداءً من أوائل القرن الخامس ق.م إلى منتصف القرن الأول ق.م. غير أن سفن القتال من هذا النوع كانت اصغر حجماً من السفن التجارية(١٩١).

ولكن يبدو أن هذا النوع من السفن كان استخدامه للأغراض التجارية أكثر منه في الأغراض القتالية، بل يبدو أنها استخدمت بشكل رئيسي علي نطاق واسع في النقل النهري أكثر منه في النقل البحري؛ وذلـــك لأن العديد من البرديات ذكرت هذا النوع من السفن علي أنه كان يستخدم في النقل النهري، مـــنها بـــردية "مـــؤن" (Moen) التـــي تعود إلى العام ١٦٠ ق.م والتي جاء فهيا أن شخصاً يدعي هيراكليتوس (Ηρακλείτος) كان يملك مركباً من هذا النوع(١٩٢).

هـــناك العديـــد مـــن المراكب المختلفة كانت تبحر عبر نهر النيل وأن مراكب "الكركوروس" كانت أكبرهم، وأنها استخدمت لنقل الغلال إلى الإسكندرية(١٩٣).

٢- "كوربيتا" (Corbita) ويتمـــيز هذا النوع من السفن بكبر حجمه وكانت تجوب البحر المتوسط خـــلال القرنيـــن الثانـــي والأول ق.م. (١٩٤) وكانـــت ذات شراع واحد، وتسير ببطء شديد حتى أن

(١٩٠) نفسه، ص ١٦١- ١٦٢.

(١٩١) نفسه.

(192) P. Moen, 1, 11, 9-10., P.110, note 9-10.

(193) Meijer, and Nijf., Op. Cit., p. 150.

(١٩٤) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٦١.

"بلاوتـــوس" (Plautus) يصـــف زوجيـــن مـــن السلاحف بأنهما يسيران أبطأ من سفن "الكوربيتا" "tardiores quam corbitae sunt in tranquillo mari" (١٩٥)

٣- "**كوبايا" (Kybaea)** هذا النوع من السفن شاع استعماله خلال القرن الأول ق.م(١٩٦).

٤- "**جاولوس" (Gaulos)**وهــذا النوع استخدمه الفينيقيون في رحلاتهم التجارية ابتداءاً من القرن السـادس إلـى أواخـر القـرن الثالـث ق.م (١٩٧) ولا يستبعد أن يكون البطالمة قد قلدوهم في هذا الميدان(١٩٨).

٥-"**ثالاميجوس" (Thalamegos)** هـو نوع بناه البطالمة من الاستعراض والأبهة والعظمة و يظهـروا ثرائهم العريض، ولقد استخدموها في رحلاتهم علي صفحة النيل وهم يتنقلون بين الأقاليم، ومـن هـذا النوع سفينة "كليوباترا" الخاصة والموشاه بالذهب الخالص، سفينة فيلادلفوس(١٩٩)، وقد حدثنا "سترابون" عن هذا النوع من السفن قائلاً "**بأنها مراكب ذات غرف يبحر عليها الحكام صاعدين إلى مصر العليا**"(٢٠٠).

ولقـد كـان هناك أنواع من السفن، وخاصة الحربية منها يرمز إليها باليونانية بكلمات حركية لرقم متـبوع بالنهاية (ηρης)(٢٠١) فمثلاً كان هناك أنواع من السفن تحمل الرقم (٥) أو (٦) أو (٧) و أول ذكر للسفن التي تحمل الرقم (٧) كان في أسطول "ديميتريوس" الذي كان يتولي قيادته هو ووالده "أنتيجونوس" في معـركة "سـلاميس" عام ٣٠٦ ق.م والتي انتصر فيها علي "بطلميوس الأول" (٢٠٢) فقد ذكر "ديودروس" أن أسطول "ديميتريوس" كان به عشرة سفن ذات الستة مجاديف، وسبعة بسبعة مجاديف.

"ἑπτήρεις ἑπτά φοινίκων ..ἑξήρεις δίκα"(٢٠٣).

بيـنما سـفن أسـطول خصـمه بطلميوس الأول لم يكن به أنواع من السفن أكبر من ذات الخمسة مجاديف(٢٠٤) وذلك طبقاً لما ورد عند "ديودوروس" أيضا "**بأن سفن بطليموس الأول كان أكبرها حجما ذات الخمسةً وأصغرها من ذات الأربعة** (٢٠٥).

"ἦν ἡ μεγίστη πεντήρης, ἡ δ᾽ἐλαχίστη τετρήρης"

ومـن خـلال قـول "ديودروس" هذا يتضح لنا شئ هام وهو أن رقم السفينة كان يدل علي حجمها وإمكانـياتها فمـثلاً السـفينة التـي تحمـل الـرقم "٤" ذات حجـم أصـغر وإمكانـيات أقل بينما السفينة

---

(195) Casson., Op. Cit., P. 170, Note, 8.

(١٩٦) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٦٣.

(197) Casson., Op. Cit., PP. 166, 169.

(١٩٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق.

(199) Strabo, 17. 1.16.

(٢٠٠) نفسه.

(201) Tarn, Hellenistic Military, p. 23.
(202) Casson., Op. Cit., p. 137.
(203) Diodorus., 20. 50.3.
(204) Ibid. 49. 2.
(205) Cassor., Loc. Cit.

التـــي تحمـــل الـــرقم "٥" تفوقهـــا فـــي الحجم والإمكانيات وكلما زاد الرقم كان هذا يعني زيادة في الحجم والإمكانيات، والسرعة، حيث قوة وحرية حركة بقدر عدد المجاديف عليها، وكثرة البحارة العاملين فيها.

ويؤكد "كاسون" ذلك بقوله أن الانتقال من استخدام السفن التي تحمل الرقم "٤" للسفن التي تحمل الرقم "٦" ربما استغرق نصف قرن وربما أكثر من ربع قرن للانتقال من استخدام السفن "٦" للسفن "٧"(٢٠٦) وكذلك قول "ديودوروس" بأن أكبر أنواع السفن في أسطول "ديميتريوس" كان السفن التي تحمل الرقم "٧"(٢٠٧).

"τούτων δ ἦσαν αἱ μέγισται μὶν ἑπτήρεις"

ويذكـــر "ديـــودروس" انـــه كان لديه في مخازنه ٣١٥ سفينة من بينها ثلاث سفن تحمل الرقم "٩" وعشرة سفن تحمل الرقم "١٠" فضلاً عن السفن التي تحمل الرقم "٤" وعددها (٩٠) وكذلك التي تحمل الرقم "٥" وعددها عشرة بالإضافة إلى ثلاثة سفن من أنواع مختلفة.

"τετρήρεις μὶν ἐννενήκοντα, πεντήρεις δὲ δέκα , ἐννήρεις δε τρεῖς , δεκήρεις δὲ δέκα, ἄφρακτοι δὲ τρία " (٢٠٨)

ولكن أين كانت تلك السفن التي تحمل الرقم "٩" وكذلك التي تحمل الرقم ١٠ وهي كما قلنا تحمل أرقـــام تدل علي أنها أكثر تطوراً وأكبر حجماً من السفن التي تحمل أرقاماً اقل في معركة "سلاميس" والتي كانت اكبر سفن ديميريوس بها تحمل الرقم "٧" (٢٠٩)؟

يـــري "تـــارن" أن ديميـــتريوس لأسباب ما لم يأخذ تلك السفن إلى ساحة المعركة، من الممكن؛ لأن بطلمـــيوس الأول لم يكن لديه سفن يزيد حجمها عن السفن التي تحمل الرقم "٥" أو أن ديميتريوس شعر بأن السفن التي تحمل الرقم " ٦" والرقم"٧" التي لديه قد تفي بالغرض، كما أنه فضل أن يكثف من قوته علي تلك السفن بدلاً من أن يوزعها علي وحدات من السفن العسكرية الضخمة مما يضعف من قوته البشرية(٢١٠).

ووصـــل حجم هذا النوع من السفن في عهد بطلميوس الثاني إلى نوع يحمل الرقم "٢٠ " والرقم"٣٠" ويدل ذلك النقش يرجع إلى عهد ذلك الملك جاء فيه:-

"**الملـــك بطلمـــيوس من أجل بيرجوتيليس" (Pyrgoteles) بن "زيوس" "Zeos" باني الـــ"الثلاثين" و"العشرين"**(٢١١) كما وصلت في عهد بطليموس الرابع إلى النوع الذي يحمل الرقم "٤٠"(٢١٢). كما كان هناك أنواع من السفن تحمل أسماء السلع والمواد الأخرى التي تقوم بنقلها مثل:

١- ناقلات الغلال (Grain-Carries) (ὁλκάδες σιταγωγοί)

٢- ناقلات النبيذ (Wine-Carries) (ὁλκάδες οἰναγωγούς).

---

(206) Ibid
(207) Diodous, 20. 50.2.
(208) Ibid. 19.62. 8.
(209) Casson., Loc. Cit.
(210) Tarn, W.W. "Alexander Plan "JHS, 59 (1939),p. 127.
(211) OGIS, 39.
(212) Casson., Ship and Seamanship,p.138.
(213) Ibid, p. 169, notes, 4-5.

٣- نـــاقلات الأحجـــار (Stone-Carries) (λιθηγοι) . " أي حـــاملات الـــبهائم (الثيران)، " عشرين".(*)

وهناك أيضاً سفن تحمل اسم السلعة التي تنقلها وكذلك تحمل رقماً مثل:-

(Βουφορτων εικοσορων) (٢١٣)

٢- عصر الرومان:

لقـــد اشتمل أسطول الإمبراطورية الرومانية علي العديد من السفن ذات الأنواع والأحجام المختلفة ومن تلك الأنواع:-

١- **السفينة التي وصفها "لوشيان"** (*) (Lucian) بأن طولها بلغ (١٢٠) مائة وعشرون ذراعاً، وعرضها أكثر من ثلاثين ذراعاً ويبلغ ارتفاعها حوالي تسعة وعشرون ذراعاً(٢١٤).وكان هذا النوع مـــن الســـفن يســـتخدم في نقل الغلال من الإسكندرية إلى روما(٢١٥)وهذا النوع من السفن كان يتسع لحمولة ١٢٠٠- ١٣٠٠ طن (٢١٦).

٢- **السفينة التي وصفها بليني.**

والتي استخدمت في نقل مسلة الفاتيكان وقاعدتها إلى روما (٢١٧)وذلك وفقاً لما جاء عنه:-

" **وخصوصـــاً خشـــب التـــنوب" الرائع الذي شوهد في السفينة التي أحضرت من مصر، بناءً علي أوامر الإمبراطور جايوس (Gaius) المسلة القائمة في مدرج الفاتيكان الروماني (ميدان الفاتيكان) وأربعة أعمدة من نفس الحجر لتستخدم كقاعدة لها.**" (٢١٨).

ويبدو أن هذه السفينة قد شيدت خصيصاً لنقل المسلة التي يبلغ وزنها ٣٢٢ طن وقاعدتها ١٧٤ طن (٢١٩).

ويصف "بليني" هذه السفينة بقوله:-

" **من المؤكد أنه ليس هناك شئ أكثر روعة من هذه السفينة قد شوهد في البحرمن قبل**" (٢٢٠).

٣- **السفينة التجارية العملاقة "سيراكوزيا" أو (Syracusia).**

التي بناها "هيرو الثاني" (Hiero II) لتستخدم كحاملة (ناقلة) حبوب(٢٢١).

(*) ترجمة أ.د/محمود السعدني.

(*) "لوشيان" (٨٠-١١٥م) كاتب يوناني من "ساموستاتا" "Samostata" في سوريا (Syria) -Ibid, p.157

(214) Lucian, The Ship 5; Meijer and Nijf, Op. Cit, p. 157.
(215) Casson., The Size of the Ancient Merchant Ships, p. 232.
(216) Ibid.
(217) Ibid.
(218) Pliny, 16. 201-2.
(219) Meijer and Nijf., Loc. Cit.
(220) Pliny, Loc. Cit.
(221) Casson, Loc. Cit.

ولقد أعطانا "أثينايوس" (Athenaeus) تقريراً مفصلاً عنها. وذكر لنا قائمة حمولتها التي حملتها في رحلتها الأولى وهي كالتالي[٢٢٢]:-

٦٠,٠٠٠	مكيال من الحبوب................	٢٤٠٠ طن[٢٢٣].
١٠,٠٠٠	جرة من السمك المملح............	٢٥٠ طن.
٢٠,٠٠٠	تالنت من الصوف................	٥٠٠ طن.
٢٠,٠٠٠	تالنت من الحمولات المختلفة......	٥٠٠ طن.

أي أن حمولة هذه السفينة بلغت ثلاثة آلاف وستمائة وخمسون (٣٦٥٠) طن. ولكن "كاسون" يري أن (٣٦٥٠) طن، هو وزن مبالغ فيه. حيث أن سفنا بهذا الحجم لم تكن قد صممت حتى نهاية القرن التاسع عشر، في وقت ازدهار صناعة السفن، ولكنها صممت بعد ذلك فقط. وأنه من غير المقنع أن يتشابه تصميم أول وأقدم سفينة بناها القدماء مع آخر إنتاج سفن الإبحار للألفية الثالثة [٢٢٤].

طاقم الأسطول.

(أ) في العصر الهيللينستي.

كان طاقم السفينة يتكون من:-

١- **التريرارخوس** (τριηράρχος) وهو قائد السفينة.

٢- **إبيبلوس**(Ἐπίπλεος) وهو نائب قائد السفينة.

أي أنه الضابط الذي يعين كقائد للسفينة عندما يكون "التريرارخوس" لا يقود السفينة بنفسه[٢٢٥]وفي إحدى البرديات[٢٢٦] نري أن شخصاً يدعي أنتيباتروس (Ἀντίπατρος) كان يعمل كـ "إبيبلوس" علي سطح السفينة.

"**أنتيباتروس الذي يعمل كإبيبلوس علي ظهر السفينة**"

وفي موضع آخر من البردية وصف نفس الشخص بأنه "تريرارخوس"

" **أنتيباتروس الذي ينوب عنك كتريرارخوس لسفينة الـ (٩)** [٢٢٧].

ويعلل "كاسون" ذكر انتيباتروس مرة كإبيبلوس وأخري كتريرارخوس بأنه ربما كان "إبيبلوس" نائب التريرارخوس في الأسطول الرئيسي وكان "تريرارخوس" لأسطول صغير يتكون من وحدات صغيرة [٢٢٨].

---

(222) Athenaeus, V. 206d-209b. Meijer and Nijf, Op. Cit, pp. 154- 156.

(٢٢٣) ما يعادل هذه المكاييل "بالطن" مأخوذة من مقالة "كاسون" ص ٢٣٢.

(224) Casson, p. 233.

(225) Casson, Ships and Seamanship, p. 307.

(226) P.C.Z. 19036, 1.11

(227) Ibid, 1.21.

(228) Casson, Ships and Seamanship, p. 307. not, 29.

٣- **الجرامتيوس**(γραμματεύς) وهو كاتب أو سكرتير وربما كان سكرتير التريرارخوس وخازنه وهو ضابط مهم وعلي صلة وثيقة بالتريرارخوس و الأبيبلوس [٢٢٩].

٤- **الكيبرنتيس**(κυβερνήτης)وهو الضابط المنفذ – ضابط الإبحار وموقعه في مؤخرة السفينة [٢٣٠].

٥- **البروراتيوس**(πρόρατευς)وهو المراقب الأمامي [٢٣١].

٦- **الكيليوستاس**(κελεύστας)وهو رئيس طاقم التجديف ولابد أن يكون قريباً من الكيبرنيتيس لكي يتلقي منه الأوامر وينقلها إلى المجدفين [٢٣٢]

٧- **البينتيكونتارخوس** (πεντηκόνταρχος) و يعني قائد الخمسين وهو مساعد رئيس طاقم التجديف [٢٣٣].

(ب) في العصر الروماني

١- **التريرارخوس** قائد السفينة.

٢- **الجوبرناتور**(**Gubernator**) وهو المقابل اللاتيني للكيبرنيتيس.

٣- **البروريتا** (**Proreta**) هو الضابط الأمامي. ويأتي بعد الجبرنيتور في الرتبة.

٤- الكيليوستا أو الباوساريوس(**Pausarius**) (**Celeusta**) وهو المقابل اللاتيني للكيليوستاس وهو رئيس طاقم التجديف. و الباوساريوس ربما كان اسماً آخر للوظيفة نفسها، أو ربما أدني رتبة من الكيليوستا وربما يقابل رتبة قائد الخمسين" ألبينتيكونتارخوس" وهي الرتبة التي لم تستخدم في العصر الروماني[٢٣٤].

ثانياً: الموانئ البحرية

أولاً: الموانئ الواقعة علي البحر المتوسط

لقد لعبت الموانئ دوراً هاماً في عملية النقل البحري، فمنها كانت تخرج السفن مبحرة إلى وجهتها المقصودة، وفيها كانت ترسو عند عودتها من رحلاتها البحرية، وفيها أيضاً كان يتم شحن وتفريغ السفن. وإليها كانت تلجأ السفن المبحرة لمسافات طويلة وهي في طريقها إلى وجهتها، وذلك لتأخذ قسطاً من الراحة بعد رحلة سفر طويلة عبر البحار، وأيضاً لتبتاع ما ينقصها لاستكمال رحلتها الطويلة والشاقة؛ لذلك فقد اهتم

---

(229) Ibid., p. 307.
(230) Ibid.
(231) Ibid.
(232) Ibid. pp .302, 302.
(233) Ibid.
(234) Ibid, p. 310

البطالمة ببناء وتشييد العديد منها سواء علي البحر المتوسط أو علي البحر الأحمر، كما أن الرومان من بعدهم أولو تلك الموانئ عناية شديدة.

في العصر الهيللينستي تم تشييد العديد من الموانئ، وذلك لكي تتناسب مع طموحات حكام ذلك العصر، وتعني بمتطلبات التجارة المتنامية (٢٣٥).

١- ميناءا الإسكندرية

كان الهدف الأساسي من تأسيس مدينة الإسكندرية هو أن تكون ميناءاً جديداً لمصر علي ساحلها الشمالي، حيث أن مصر لم يكن لها ميناء دائم علي الساحل الشمالي (٢٣٦).

والميناء الوحيد الدائم الذي كان معروفاً للملاحين اليونانيين هو ميناء جزيرة فاروس (Pharos)(*) ولكن لكون هذا الميناء علي جزيرة في البحر، فلم يكن له اتصال مباشر بداخل مصر، وكان الملاحون مضطرين إلى الإبحار ثانية من فاروس إلى كانوب (Canopus) (أبوقير) ليتمكنوا من الدخول من مصب الفرع الكانوبي (Canopic Branch) للنيل. (٢٣٧) فضلاً عن تعرض هذا الميناء لاعتداءات القراصنة الذين كانوا يهاجمون السفن التي كانت ترسوا هناك (٢٣٨).

وبذلك نري أن إنشاء ميناء جديداً علي الساحل الشمالي لمصر كان مطلباً ضرورياً لا غني عنه. خاصة وان مصر كانت لها أهميتها في عالم البحر المتوسط (٢٣٩)، وعلي هذا اتجهت الأنظار إلى موقع جزيرة فاروس والمنطقة الساحلية في مواجهتها حيث كانت تقوم مجموعة من القرى المصرية أشهرها قرية راقودة (Rhakotis) (*)(٢٤٠) ورأي الاسكندر الأكبر أنه بمد جسر من الجزيرة إلى الشاطئ يمكن توفير مرفأين في هذا المكان(٢٤١) وذلك يؤكد عليه "سترابون" بقوله:

" إن اتصال جزيرة فاروس بالساحل تكون عنه مرفأ ذو مدخلين، وذلك لقرب جزيرة فاروس من الساحل" (٢٤٢).

---

(235) Meijer and Nijf., Op. Cit., p. 183.

(٢٣٦) مصطفي العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٤٧.

(*) كانت فاروس تقع شمال الإسكندرية بنحو ميل ويبلغ طولها حوالي ثلاثة أميال. راجع/ نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٢، ص ٢٧٢.

(٢٣٧) مصطفي العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٤٨.

(238) Strabo., 17.1.19.

(٢٣٩) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ص ٢٧٣، ٢٧٤.

(*) يذكر "سترابون" أن ملوك مصر السابقين كانوا قانعين بما في أيديهم وليسوا في حاجة إلى بضائع أجنبية. وأنهم كانوا يجبرون كل من جابوا البحار وخاصة الإغريق، فقد أقاموا حامية في هذا المكان، وكانت مهمة هذه الحامية هي الدفاع عن البلاد ضد كل من يحاول أن يعتدي عليها. وأعطوا الجنود المرابطين هذه الحامية "قرية راقودة" لتكون منزلاً يسكنونه. وعندما نزل الاسكندر هناك رأي أن تلك القرية هي المكان الملائم لبناء مدينته فقرر أن يبني مدينته فوق هذا المكان، راجع/ Strabo., 17.1.16.-

(٢٤٠) مصطفي العبادي، المرجع السابق، ص ٤٩.

(٢٤١) إبراهيم نصحي ، المرجع السابق، ص ٢٧٢.

(242) Strabo., 17. 1.6.

هكذا تقرر بناء الجسر بين الجزيرة والساحل وعرف باسم "هيبتاستاديوم" (ἑπταστάδιον)(*) وقد روعي عمل فتحتين بالقرب من طريق الجسر، تسمحان بمرور القوارب من جانب إلى آخر .

وهكذا نشأ ميناءان في وقت واحد، سمي أحدهم "الميناء الكبير" (μέγας λιμήν) ويقع إلى الشرق، والآخر سمي "ميناء يونوستوس" (εὐνόστου λιμὴν) ويقع إلى الغرب، وكان يمكن الانتقال بين المينائين عن طريق الفتحتين (٢٤٣)

وسوف نتحدث عن كل من المينائين، بشيء من التفصيل.

(١) الميناء الكبير.

يصف لنا "سترابون" هذا الميناء بقوله "**أن مدخل هذا الميناء يقع بجانب" برج فاروس(*).(منارة الإسكندرية) وأن الجسر والطبيعة يغلقانه بشكل جيد، وانه عميق لدرجة أن اكبر السفن ترسو عند البرزخ. وانه مقسم إلى موانئ عديدة" (٢٤٤).**

وكان يقع علي الشاطئ الجنوبي للميناء الكبير، ميناء خاص يسمي "ميناء الملوك" وذلك لأنه مخصصاً لاستعمال الملوك فقط (٢٤٥).

وإذا كان "الهيبتاستاديون" يؤلف الجانب الغربي للميناء الكبير فإن "رأس لوخياس"(*) كان يؤلف جانبه الشرقي.

وكان يمتد من رأس لوخياس جنوب الشمال الغربي لسان يحمي هذا الميناء من التيارات والرياح الشمالية. وكان لا يفصل هذا اللسان عن الصخرة التي تقوم عليها المنارة شرقي جزيرة فاروس إلا مدخل ضيق للميناء(٢٤٦).

ويعطي لنا "سترابون" وصفاً دقيقاً للاماكن التي تقع حول الميناء قائلاً :-

" كان يقوم علي رأس لوخياس " قصر ملكي" (ἔχουσα βασίλειον) والي الداخل قليلاً كانت هناك بعض القصور الملكية الأخرى تتصل بالقصور الملكية التي علي رأس لوخياس ثم يلي هذه القصور الميناء المعروف " بميناء الملوك" تجاه جزيرة "أنتيرودوس" (Ἀντίρροδος) وتضم هذه الجزيرة قصراً وميناءاً صغيراً ويقع بعد هذا الميناء المسرح(θέατρον) ثم "البوسايديون" (Ποσείδιον) وهو أشبه بنتوء ممتد من المكان المسمي السوق أو "الإمبوريون" (Ἐμπορίον) ويضم هذا السوق معبد "لبوسايديون" ولقد أضاف ماركوس أنطونيوس (Ἀντώνιος) إلى هذا النتوء جسراً ممتداً بعض الشيء

(*) سمي بهذا الاسم لأن طوله كان ٧ ستاديا (Stadia)، أي حوالي ١٣٠٠ متر

(٢٤٣) مصطفى العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٤٩; Bevan, Op.Cit., p.99-

(*) يذكر "سترابون" أن طرق جزيرة فاروس نفسه عبارة عن صخرة تلاطمها الأمواج، وفوق هذه الصخرة شيد بطريقة عجيبة من الحجر الأبيض برج متعدد الطبقات واسم هذا البرج كاسم الجزيرة. أقام هذا البرج" سوستراتوس الاكنيدي (Σώστρατος κνίδιος)

(244) Strabo,17.1.6

(٢٤٥) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عهد البطالمة، ج٢، ص ٢٨٢.

(*) وهو اللسان الموجود عند منطقة تعرف بالسلسلة. راجع / نصحي، المرجع السابق، ص ٢٨٣.

(٢٤٦) نفسه، ص ص، ٢٨٢، ٢٨٣.

فـــي منتصـــف الميناء وابتني علي رأسه جناحاً ملكياً سماه تيموتيون (Τιμώνειον) ثم يأتي بعد ذلك القايصـــارون (καισάριον)(*) ثـــم السوق ومخازن البضائع (ἀποστάσεις) وكذلك أحواض السفن (νεώρια) الممتدة حتى الهيبتاستاديون(٢٤٧)".

وربمـــا كانـــت الأرصفة وما يجاورها منطقة حرة (exhairesis) تفصلها أسوار عن المدينة، وأن البضائع كانت تنقل إلى هذه المنطقة دون فرض مكوس جمركية عليها، وأما البضائع التي تنقل من هناك إلى المدينة فإنه كانت تجبي عنها المكوس الجمركية المقررة. ولكن ليس هناك ثمة دليل علي ذلك. ولعل الأرجح أنه عند وصول البضائع من الخارج كانت تودع في المخازن ثم تنقل إلى "الامبوريوم" حيث تفحص وتفرض عليها المكوس الجمركية(٢٤٨).

(٢) ميناء يونوستوس.

يعـــتقد "بيفن" أن اسم هذا الميناء إما أنه مأخوذ من اسم الملك القبرصي زوج ابنة بطلميوس الأول. وإما لأنه معني هذا الاسم باليونانية يعني "العود الحميد"(*) (٢٤٩).

ولقد قدم لنا "سترابون" وصفاً لهذا الميناء قائلاً:-

" **أن جســـر الهيبتاســـتاديوم كـــان بمثابة كوبري ممتد من الساحل إلى جزيرة فاروس عند الجزء الغربي منها، وبه منفذان فقط إلى ميناء يونستوس(٢٥٠)وفيما وراء هذا الميناء يوجد الميناء المحفور الذي يســـمونه "كيـــبوتوس" (κιβωτόν) (أي الصـــندوق) ويحتوي أيضاً علي دور صناعة السفن (النيوريا) (νεώρια)، وان هـــناك قـــناة صالحة للملاحة تربط هذا الميناء (كيبوتوس) ببحيرة مريوط (مريوطيس) (Μαρεώτιδος)** (٢٥١).

ويذكر "سترابون" " **أن النيل كان يملأ هذه البحيرة عن طريق العديد من القنوات، وان البضائع التي تحمل إليها عن طريق هذه القنوات أكثر بكثير من التي ترد إليها عن طريق البحر حتى أن الميناء الواقع علـــي هـــذه البحـــيرة كان أغني من الميناء البحري وحتى في الميناء البحري فإن الصادرات القادمة من الإسكندرية اكثر بكثير من الواردات إليها**"(٢٥٢).

(*) معبد قايصاريون: يحتمل أن كليوباترا السابعة هي التي بدأت إنشاءه إجلالاً إما لقيصر وإما لأنطونيوس، غير أن بناءه لم يتم إلا بعد الفتح الروماني، واصبح مقر عبادة أغسطس في الإسكندرية راجع / نصحي، المرجع السابق، ص ٢٨٣.

(247) Strabo., 17. 1.9.

(٢٤٨) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٢، ص ٢٨٣.

(*) ولكـــن السعدني يعتقد في الاحتمال الواحد الأخير ، الذي يعكس وظيفة الميناء الثاني لاستقبال السفن القادمة والداخلة إلى الميناء متمنـــياً لهـــا وصـــولاً وعوداً أحمداً ، ولا علاقة لحادثة الزواج علي ملك قبرص لأن الواقعة كانت متأخرة بعد إنشاء الميناء وتسميته بكثير.(رأي أ.د/السعدني أثناء مراجعته للفصل).

(249) Bevan, Op. Cit., p. 94.
(250) Strabo, 17. 1.6.
(251) Ibid, 17.1.10.
(252) Ibid, 17,1.7.

وإن دل قـــول سترابون هذا فإنما يدل علي أن القناة التي كانت تمتد من ميناء الصندوق حتى بحيرة مريوط، كانت الطريق الرئيسي لنقل التجارة من داخل البلاد إلى الإسكندرية، وكان حجم هذه التجارة يعادل حجم التجارة الخارجية (٢٥٣).

عن طريق هذه المجموعة المعقدة من الموانئ والقنوات أمكن تحقيق النقل والاتصال المائي. فإذا ما أدركـــنا أن مســـتوي ســـطح المـــاء في بحيرة مريوط كان منخفضاً عن مستوي سطح البحر، لعلمنا بمقدار الصعوبة والدقة البالغة اللازمة لتنفيذ هذا النظام كي يستمر عمله بكفاءة عالية(٢٥٤)وذلك ما حد باسترابون بأن يصف هذا التنظيم الدقيق بقوله:

" أنـــه مـــن أكبر مميزات هذه المدينة (يقصد الإسكندرية) أنها المدينة الوحيدة في مصر كلها ذات الموقع الصالح للتجارة البحرية، وذلك بسبب جودة الميناء، والتجارة الداخلية بسبب أن النهر يحمل وينقل بسهولة كل البضائع إلى هذا الموقع ولذلك فهو أعظم سوق تجاري في العالم(٢٥٥).

ثانياً: الموانئ الواقعة علي البحر الأحمر:

ذكـــرنا فيما سبق، كيف أن البطالمة والرومان علي حد سواء قد اهتموا اهتماماً شديداً بتجارة الشرق القادمـــة مـــن الـــبحر الأحمر. وكيف أنهم في سبيل نمو هذه التجارة وازدهارها بل وتشجيعها أيضاً، قاموا وخاصة البطالمة بتشييد العديد من المواني علي الشاطئ الغربي من البحر الأحمر. وذلك لخدمة تلك التجارة لما كانت تمثله لهم من أهمية كبري، لدرجة أن الرومان كانت لهم سياسة خاصة بهذه التجارة سميت "بسياسة البحر الأحمر" وسوف نتناول هذه الموانئ بشيء من التفصيل.

١- ميناء أرسينوي (*)

وتقع أرسينوي في أقصي الشمال علي رأس خليج هروؤنوبوليس (Heroonpoils) (السويس حالياً) ويعـــزو العديـــد من المؤرخين تأسيس هذه المدينة إلى بطلميوس الثاني فيلادلفوس(٢٥٦) ويذكر "سترابون" أن هـــناك مـــن يطلق علي أرسينوي اسم " كليوباتريس" (٢٥٧) وعلي الرغم من ذلك فإنه في موضع آخر يعتبر "كليوباتريس" مدينة تقع علي مقربة من أرسينوي(٢٥٨) ولقد اختلف المؤرخون حول مشكلة كليوباتريس فمنهم مـــن يـــري أن مشكلة كليوباتريس يصعب حلها في ضوء ما لدينا من معلومات(٢٥٩) ومنهم من يستخدم اسم

---

(٢٥٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٢، ص ٢٨٤.

(٢٥٤) مصطفي العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٥٠.

(255) Strabo, 17.1. 13.

(*) سمي هذا الميناء بهذا الاسم نسبة إلى أرسينوي زوجة بطليموس الثاني وشريكته في الملك.

(256) Charlesworth., Op. Cit., p. 21.

(257) Tarn, Hellenistic Civilization, p. 246.

- إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ص ٥٩ -٦٠.

Preaux, Op. Cit., p. 360

محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٥٨.

(258) Strabo, 17.1.25.

(259) Ibid. 26.

كليوباتريس علي أنها مقابل لاسم أرسينوي. أي أن الاسمين يطلقان علي نفس المدينة(٢٦٠)ومنهم من يري أن المدينة كانت تدعي أرسينوي أولاً ثم عرفت فيما بعد ذلك باسم كليوباتريس(٢٦١).

وكان جزء من التجارة القادمة عبر البحر الأحمر يأتي إلى ميناء أرسينوي، ثم كان ينقل بعد ذلك إلى الإسكندرية(٢٦٢) عن طريق القناة التي كانت تربط النيل بالبحر الأحمر والتي أعاد بطلميوس الثاني حفرها(٢٦٣) وكانت تلك القناة تبدأ من بوباسطيس (تل بسطة بالزقازيق) ثم تخترق وادي الطلميلات مارة بييثوم (Pithom) و هروؤنوبوليس ثم تنحني صوب الجنوب، وتلتقي بالبحر الأحمر عند الميناء البطلمي أرسينوي(٢٦٤) ولكن يبدو أن هذا الطريق لم يكن موفقا. حيث أن هناك من الدلائل ما يشير إلى أن هذه القناة قد هجرت قبل نهاية عصر البطالمة(٢٦٥) كما يؤكد ذلك أيضاً قول "تشارلزوورث" (Charlesworth) بأن ميناء أرسينوي كانت به رياح شديدة، فضلاً عن أن مياهه ضحلة(٢٦٦) ويبدو أن الميناء نفسه ظل مستخدماً في العصر الروماني بدليل أن أيلوس جاللوس أثناء حملته علي اليمن أعد أسطوله في هذا الميناء(٢٦٧).

٢- ميناء فيلوتيراس (Philoteras)

أسس هذا الميناء في عهد بطلميوس الثاني فيلادلفوس علي يد قائده ساثيراس، ويقع هذا الميناء علي خليج السويس(٢٦٨)ولقد ذكر هذا الميناء عند بليني علي أنه ميناء أينوم (Aenum) وربما كان هو ميناء أينوم وأن القائد ساثيراس أعاد تسميته من جديد وأطلق عليه اسم فيلوتيراس(٢٦٩) ويري "موراي"، (Murray) أن ميناء فيلوتيراس هوميناء صغير كان يسمي في السابق أينوم ولكن بطلميوس فيلادلفوس أعاد تسميته من جديد وأطلق عليه اسم فيلوتيراس(٢٧٠) وموقع هذا الميناء هو "مرسي جاسوس" (Mersa Gasus) (*) (٢٧١).وكان ميناء فيلوتيراس هو أحد الموانئ التي يتم فيها تفريغ السلع القادمة عبر البحر الأحمر ثم تنقل بعد ذلك علي

---

(260) Preaux, Op. Cit., p. 360, note, 2.

- إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص٦٠، حاشية رقم ١.

(261) Tarn, Hellenistic Civilization, p. 247.
Ball, Op. Cit, p.62.

- عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ٦٤.
- إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ١٢٤.

(262) Tarn, Hellenistic Civilization,p.245.
(263) Bevan,Op.Cit.,p.154.

(٢٦٤) إبراهيم نصحي،دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص١٢٤.

(265) Bevan,Op.Cit.,p.155.
(266) Charlesworth, Op.Cit., p.63.

(٢٦٧) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق،ص٦٤.

(268) Tarn, Hellenistic Civilization,p.246.
(269) Ball., Op. Cit., p. 185.
(270) Murray, The Roman Roads and Stations., p. 142.

(*) مرسى: كلمة عربية تعني الميناء الصغير و "جاسوس" كلمة عربية تعني جاسوس بالإنجليزية (spy) ولكنها هنا ترمز إلى نوع من أنواع المراكب التي كانت تستخدم في العصور الإسلامية لكي تراقب تحركات سفن الأعداء. ومركب الجاسوس عادة تبحر ليلاً فقط وبدون أضواء راجع/

- Abd El Monem. A. H. S., Op. Cit., p. 71. not, 7.

(271) Ibid., p. 71.

طـريق الجمـال عـبر الصـحراء الشـرقية إلى قفط ثم تحمل من هناك عن طريق المراكب النهرية إلى الإسكندرية(٢٧٢) وظل هذا الطريق مستخدماً في العصر الروماني(٢٧٣).

٣- ميناء بيرينيكي (Berenice)(*)

أسست بيرينيكي عند رأس خليج العقبة تجاه ميناء أيله (إيلات الحديثة)، وأغلب الظن أن مؤسسها هو فيلادلفوس. وإلا فأنها تنسب إلى بطلميوس الثالث. وهناك من المؤرخين من يعتقد أن مؤسسها هو بطلميوس الثانـي فـيلادلفوس، نظـراً للنشـاط الواسع الذي أبداه هذا الملك في الاهتمام بالملاحة والتجارة في البحر الأحمـر(٢٧٤) وترجع "بريو" تاريخ تأسيسه إلى ما بين عامي ٢٨٥- ٢٨٣ ق.م أي في عهد بطلميوس الثاني فـيلادلفوس(٢٧٥) ولقـد وصـف سترابون هذا الميناء بأنه مرسي صالح للملاحة لحسن موقعه(٢٧٦) ولقد أنشأ فـيلادلفوس طـريقاً بـرياً يربط هذا الميناء علي البحر الأحمر بقفط علي النيل، وذلك لكي تنقل كل السلع الهـندية و العربـية وكذلـك الأثيوبـية القادمـة عن طريق البحر الأحمر إلى قفط وهي مركز تجارة هذه السلع(٢٧٧).

وظـل هذا الطريق مستخدماً في العصر الروماني وذلك طبقاً لقول سترابون بأنه في وقته كانت هذا الطـريق ينقل تجارة البحر الأحمر إلى قفط (٢٧٨) ونعرف أن سترابون قد زار مصر في ما بين عامي ٢٥- ٢٤ ق.م(٢٧٩) أي فـي عهـد الإمـبراطور أغسـطس. وكذلك لقول بليني بأن طريق قفط - بيرينيكي عبر الصـحراء الشـرقية كـان طريقاً تجارياً هاماً بين الإمبراطور الروماني والهند(٢٨٠) وقد عاش بليني ما بين ٢٥- ٧٩ م(٢٨١).

٤- ميناء ميوس هورموس (*)

وينسـب إنشـاء هـذا الميناء إلى بطلميوس الثاني فيلادلفوس(٢٨٢)ولقد أنشئ هذا الميناء علي البحر الأحمـر لإيجـاد طريق بينها وبين النيل وسبب ذلك أن المسافة بين هذا الميناء وبين النيل كانت أقصر(٢٨٣) وكانـت الـتجارة فـي عهـد الإمبراطور أغسطس نشطة في هذا الميناء، ولا أدل علي ذلك من أن مائة

---

(272) Bevan., Op. Cit., p. 155.
(273) Zitterkopf., and Sidebotham., Op. Cit, p. 156.

(*) هي مدينة الهراس الآن .

(٢٧٤) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٥.

(275) Preaux., Op. Cit., p.360, not, 5.
(276) Strabo., 17.1.45.
(277) Ibid.
(278) Ibid.
(279) Ball., Op. Cit., p. 54.
(280) Pliny, N. H. VI, 102.
(281) Ball., Op. Cit., p. 72.

(*) هي مدينة أبو شعر قبلي الآن .

(282) Preaux, Op. Cit., p. 360.
Tarn, Hellenistic. Civilization, p. 246.

- إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص٦٠.

(٢٨٣) سليم حسن،المرجع السابق، ج٣، ص ٧٣٦.

وعشـــرون سفينة أقلعت من هذا الميناء متجهة إلى الهند، وذلك في عهد الوالي الروماني علي مصر "أيلوس جاللوس"(٢٨٤).

وهـــو نفســـه الذي عاد من حملته علي اليمن عن طريق هذا الميناء وأجتاز الصحراء الشرقية حتى وصـــل قفط علي النيل(٢٨٥) ويبدو أن ميناء ميوس هورموس قد حل محل ميناء بيرينيكي، حيث أن الطريق التجارية من قفط إلى ميوس هورموس كان هو الطريق المتبع لدرجة أن كل التجارة كانت تمر به(٢٨٦) .

٥- ميناء ليوكوس ليمن (Leucos Limen)

ميناء ليوكوس ليمن هو أحد الموانئ الجنوبية علي شاطئ البحر الأحمر، التي كانت تفرغ فيها تجارة الشـــرق ثم تنقل ظهور الدواب إلى قفط حيث تشحن في السفن النهرية وتنقل إلى الإسكندرية(٢٨٧) ولا يعرف مـــن الـــذي أســـس هـــذا الميـــناء من البطالمة وإن كان يرجح انه تقوم علي موقع هذا الميناء اليوم "مدينة القصير الحالية" (Kussier) (٢٨٨).

ولقـــد أدت زيادة التجارة مع الشرق إلى تنمية موانئ البحر الأحمر وانتعاشها. وكانت السلع الكمالية هي السلع المتداولة آنذاك وكانت هذه السلع عندما تصل إلى موانئ البحر الأحمر، تفرغ وتخزن ثم تنقل براً عـــن طريق دواب النقل إلى سوق النيل إما في قفط أو كينوبوليس (قنا) ومن هناك تشحن عن طريق السفن إلى الواجهة الأخرى المقصودة من النيل أو إلى الإسكندرية(٢٨٩).

وكانـــت الأعمـــال الأساسية والتجارة في البلاد تقوم بها الشخصيات ذوي المكانة العالية من التجار، بصـــورة أساســـية، اليونانـــيون، واليهود من أصحاب الأملاك والمناصب الرفيعة، ومصريون متأغرقين أو إغريق متمصرين، والجماعات الدينية السائدة، ويبدو أنهم جميعاً قد عملوا في انسجام تام وأنهم قد نجحوا في تعاملاتهم وصفقاتهم التجارية وذلك من خلال القرن الأول ق.م(٢٩٠) أيضاً كان هناك العديد من رجال الأعمال الرومان الذين عملوا في تجارة الشرق وكان لهم وكلائهم المنتشرون في مختلف موانئ البحر الأحمر(٢٩١).

---

(284) Strabo,II,5.12.

(٢٨٥) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ٦٤

(٢٨٦) سليم حسن، المرجع السابق، ص ص ٧٣٦-٧٣٧

(287) Bevan, Op. Cit., pp. 154-5.

(٢٨٨) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٦٠. وأيضا/ محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٦.

(289) Zitterkopf and Sidebotham, Op. Cit, p. 157.

(290) Milne., J.G. "The Ruin of Egypt by Roman Mismanage", JRS, 17, (1927) p. 2.

(٢٩١) حسين الأبياري، المرجع السابق، ص ٢٨٢.

الفصل الخامس

الضرائب والمكوس المفروضة على النقل

بعـد أن تحدثنا عن موضوع النقل البحري في مصر في العصرين اليوناني والروماني يأتي الحديث عن الضرائب والمكوس المفروضة علي النقل البر ي والمائي وأيضا المفروضة علي وسائل النقل.

أولا:في العصر البطلمي:

لقد فرض البطالمة العديد من الضرائب علي النقل بمختلف أنواعه البري منه و المائي. حيث كانت تفرض ضرائب علي دواب النقل، وبخاصة الحمير، وكذلك علي محترفي النقل البري (ονηλάται) والنقل المائي (ναυλῆται)[١] ومن المرجح أن تلك الضرائب كانت تجبي نظير الترخيص بحق مزاولة المهنة[٢]. كمـا فرضـت ضرائب علي الحمولات التي تحملها وسائل النقل من إقليم إلى آخر، وعلي انتقال الناس بين الأقاليم المختلفة[٣].

فضلاً عن فرض ضرائب علي البضائع التي تدخل البلاد أو تخرج منها عند حدود البلاد وكذلك في الموانئ المختلفة[٤].وفيما يلي عرض تفصيلي لتلك الضرائب.

(أ) الضرائب المفروضة علي وسائل النقل:

فـي مصـر القديمة، وخاصة في عهد الدولة الحديثة كان العامة يمتلكون الماشية والحمير، وكانت تخضـع شأنها شأن الأراضي لضرائب سنوية مقابل الاستخدام، وكانت ضرائب الحيوانات تجمع علي شكل منتجات زراعية وبضائع مثل ضرائب الأرض[٥].

وفـي العصـر البطلمـي كان الملك يملك جميع أراضي مصر، وذلك طبقاً لما ادعوه لأنفسهم بأنهم الخلفاء الشرعيون للفراعنة[٦].

ومـن ثم اقتفى البطالمة أثر الفراعنة في السماح للأفراد بامتلاك دواب النقل، و إخضاعها لضرائب مقابل الاستخدام[٧].

ونتبيـن من إحدى الوثائق البردية[٨] أنه كان يوجد في إقليم أوكسيرينخوس ملتزمون لجباية ضريبة الـــ $^{1}/_{24}$، وتكتـب هـذه الضريبة باختصار (κ.δ) كما تكتب بالأحرف كاملة "τεταρτονεικοστής". وكانت تفرض علي الحيوانات ذوات الأربع، وأنها كانت تحسب علي عدد حيوانات الحمل وليس علي الكمية التـي تحملهـا تلك الحيوانات، وربما كانت تلك الضريبة، ضريبة عامة تفرض مقابل امتلاك الحيوانات من ذوات الأربع[٩].وجاء في هذه البردية[١٠]:

---

(1) Rostovtzeff, SEHHW, pp. 314. 315.

(٢) عاصم حسين، المرجع السابق، ص ١٦٥.

(3) P. Tebt. 6, 11, 28-36.
(4) Wallace, Op. Cit. pp. 258-276; Rostovtzeff, Large Estate, p. 12.
(5) Wallace, Op. Cit., p. 77.
(6) Rostovtzeff, SEHHW, pp. 267, 268.
(7) Ibid, p. 315.
(8) P. Hib. I, 95, 11.1-14. (B.C 256/255).
(9) Ibid, p. 264.
(10) Ibid, 11.1-14.

"في العام التاسع والعشرين من عهد الملك بطلميوس بن بطلميوس سوتير كاهن الاسكندر، وآلهة أدلفـي (Ἀδελφῶν) أنطيوخوس بن....، كانيفوروس (κανηφόρος) أرسينوي فيلادلفوس ديمونيكي إبـنة فيلون في الرابع والعشرين من شهر بؤونة. في أوكسيرينخوس فوق ممفيس........بن...... يكفل لصـالح .... إقليم أوكسيرينخوس من أجل (ضريبة) الـ ١/٢٤ (τεταρτονεικοστής) المفروضة علـي حيوانات ذات الأربع (τετραπόδων) في مدينة أوكسيرينخوس، وفقاً لـ.... إتفاقية....من أجل ضـمان الشـخص الـذي تعهد بـ ١/٢٤ في العام التاسع والعشرين مع ابوللونيوس الديويكيتيس (وزير المالية) بأن يضع كل ممتلكاته رهنا لدفع.....دراخمة والتي ليس هناك أدني شك فيها، وتنفيذ الحكم سوف يكون بالرجوع إلى القرارات الملكية".

ويتضـح مـن هـذه الـبردية أن تلـك الضـريبة كانـت مفروضـة علـي الحـيوانات الثقيلة (φόρος προβάτων) أو حـيوانات الحمل، كما يتضح لنا أيضاً أن هناك ملتزمون لجباية هذه الضريبة وأن هـؤلاء الملتزميـن يتعهدون أمام الديويكيتيس بجبايتها وتقديمها إلى الخزانة الملكية وأنهم يضعون كل ممـتلكاتهم رهـن التاج ضماناً لتنفيذ مهامهم الخاصة بالجباية هذه الضريبة، وأن هذه الضريبة جبيت بشكل نقدي. ويذكر ناشر البردية أن هذه الضريبة تفرض بأشكال عدة منها،- أي أحد أشكال هذه الضريبة - تلك التي نحن بصددها الآن وهي المفروضة علي ذوات الأربع(١١).

كمـا يتبيـن لـنا من إحدى الوثائق البردية(١٢) أن هذه الضريبة كانت ضمن ضرائب أخرى يؤديها مزارعو الملك عيناً، أي قمحاً أو شعيراً. مما يوضح لنا أنها جبيت نقداً وعيناً.

ومن خلال بردية أخرى(١٣) تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م يتضح لنا أن هذه الضريبة (١/٢٤) قـد جبيـت بواقع خمسة عشر دراخمة وواحد أوبول. وإن كانت سطور البردية لم توضح لنا السبب الذي جبيت من أجله. ونعرف من البردية سابقة الذكر(١٤)أنها كانت تجبي علي ذوات الأربع من الحيوانات. وتشـير بردية أخرى(١٥)إلى أن هذه الضريبة كانت تفرض علي البضائع المصدرة من إقليم هيراكليوبوليس إلى إقليم أرسينوي. ولقد جاء في هذه الوثيقة:-

" مـن إبـيخاريس (Ἐπιχάρης) إلى خايريمون (Χαιρήμονι) تحية. حورس بن تيوتوس (Τεώτος) يصـدر من ثموينبيثميوس (Θμοινεθύμεως) في إقليم هيراكليوبوليس إلى هيرانيسوس (Ἱεράν Νῆσον) آنيتين من النبيذ (οἴνου κεράμια β) واللتين لم تجب عليهما (ضريبة) الـ ١/٢٤ إلى اللقاء".

ويفـترض ناشر البردية أن الأشخاص الذين كانوا يقومون بتصدير البضائع كان يعطي لهم إيصالاً بـنفس الصـيغة. وكان عليهم أن يقدموه إلى الموظفين المختصين عند وصولهم إلى وجهتهم المقصودة(١٦). ويبدو أن هذه الإيصال كان يفيد بأن حامله قد أدى ما عليه من ضرائب مقررة من عدمه.

---

(11) Ibid, p. 264.
(12) P. Tebt., I, 172 (Late 2nd Cent. B.C).
(13) P. Hib., I ,1; col., III, 1.38 (about 260 B.C).
(14) P. Hib, I, 95, p.264.
(15) P. Hib. I, 80, recto, 11.6-14 (B.C. 250).
(16) Ibid. intro, p. 235.

وفـي إحـدى الوثـائق الـبردية[١٧] فرضـت هذه الضريبة بمقدار ٥% علي الصوف. وفي بردية أخرى[١٨] أدي مزارعو الملك في قرية كيركيوسيرس ضريبة بهذا الاسم عيناً.

ويتضـح لنا من خلال الوثائق السابقة أن ضريبة الـ ١/٢٤ لم تكن ضريبة واحدة، ولكن كان يندرج تحـت هـذه المسـمي عدد من الضرائب الأخرى، علي السلع والخدمات، بحيث أنها كانت تسمي مجموعة ضرائب الـ ١/٢٤ [١٩] وهذا يعني أن هذه الضريبة كانت مفروضة علي:

أ- البضائع التي يتم نقلها بين الأقاليم.

ب-كانت مفروضة علي الصوف بمقدار ٥% .

ج- أنها كانت مفروضة علي كل من كان يملك حيوانات ثقيلة، وبخاصة مزارعي الملك.

د- كانت هذه الضريبة تدفع عيناً أو نقداً.

هـ- أنها كانت تفرض علي نقل الحيوانات من إقليم إلى آخر[٢٠].

(٢) ضريبة نقل المحاصيل (φορέτρον):-

مر بنا فيما سبق أن عملية نقل المحاصيل إلى الإسكندرية تمر بأربعة مراحل:-

المرحلة الأولى: من أرض الفلاح إلى الصوامع الملكية بالقرى.

المرحلة الثانية: نقل المحاصيل إلى الصوامع الملكية في كل قسم/ مركز.

المرحلة الثالثة: نقل المحاصيل من الصوامع الملكية إلى الميناء.

المرحلة الرابعة: من الميناء عبر النهر إلى الإسكندرية.

ومن خلال إحدى الوثائق البردية[٢١] يتبين لنا أن ضريبة الـ (φορέτρον) أو نقل المحاصيل كانت تقدر بحوالي ١٢% من كمية المحصول الذي كان يتم نقله من حقل كل مزارع ملكي.

ذلـك أن مقدار الضريبة علي ١/٦ ٦٢٣١ أردب من محصول القمح كان ٧٤٧,٧٥ أردب أي حوالي ٤,٨ "خوينيكس" عن الأردب الواحد[٢٢].

كما أنه كان هناك ضريبة تسمي (διάφορον φορέτρον) وهي ضريبة إضافية فرضت من أجل النقل في حالة القرى التي كانت تقع علي مسافات أقرب إلى الميناء منها إلى صومعة الغلال، وحيث أن هذه الغـلال قـد تـم توصـيلها بـالفعل علـي حسـاب المزارعيـن فإنـه في هذه الحالة، فإن هذه الضريبة (διάφορον φορέτρον) فرضت كقيمة إضافية دفعت إلى الحمالين[٢٣].

---

(17) P. Hib., I. 115, (250 B.C).

(18) P. Tebt., I, 93;

عن هذه الضريبة أنظر أيضا:-

- P. Tebt, 39; 44; 82; 1053;
- P. Hib, I137;P. Petrie. I, 25 (2) 21.

(١٩) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٩١.

(٢٠) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٣٢٩.

(21) P. Tebt, III, 856 (about 171 B.C).

(22) Ibid. Comment Line, 18.p. 86.

(23) Ibid. Comment Line, 36.

وكما تبين لنا من إحدى الوثائق البردية [٢٤] في السابق أن المزارعين كانوا يقومون بنقل الغلال من حقولهم إلى المخزن الملكي بالقرية علي دوابهم التي يمتلكونها. وعلي نفقتهم الخاصة. هذا في حالة نقلها إلى الصومعة. أما إذا كان الميناء أقرب إليهم من الصومعة ونقلوا الغلال إلى الميناء وليس إلى الصومعة، فيبدو لي أن ضريبة(διάφορον φορέτρον) فرضت عليهم كبديل للنقل من الحقل إلى الصومعة.

وكمية أخرى من الحبوب الغذائية قدرها ٣/٢ ٣٦ أردباً دفع عنها ضريبة تسمي ι β) قدرها ١٢/٥ ٤ أردب حيث أن مقدار هذه الضريبة كان ١٢% علي الحمولة ولكن لم يتضح لنا من خلال البردية أن هذه الضريبة قد حسبت علي أساس النقل بالسفن أو بالحمير[٢٥] لأنه وجد في نفس الوثيقة أن كمية من المحصول قدرها ٩٩٠ أردب قد أضيفت إلى مقدار الضريبة المقررة عليها ٢٦,٧٥ أردب نظير مهام أخرى، وهي (Ἔμβληθρα) وقد أضيفت مثل هذا المقدار إلى الضريبة المستحقة عن نقل ١٢/٥ ١٠١٥ أردب إلى الإسكندرية، وضريبة الـ (Ἔμβληθρα) كانت ٤/١ ٢% علي الحمولة[٢٦].

(٣) ضرائب ذات صلة بالنقل:

(أ) ضريبة صيانة مكاييل الحبوب (Σιτομετρικόν).

وكانت تدفع لصيانة المكاييل [٢٧].حيث كانت هناك مكاييل تصنع من النحاس(δοχικόν)[٢٨] وأخرى من البرونز (χαλκόν)[٢٩]، لكيل الحبوب من مختلف الأنواع، وإزاء كثرة استعمالها فإنها من آن لآخر كانت تحتاج إلى صيانة، ولما كانت الحكومة تتفادى تحمل أي نفقات فإنه كان لا مفر من فرض ضريبة علي الفلاحين لمواجهة تكاليف صيانة هذه المكاييل[٣٠].

(ب) ضريبة تعويض الفاقد أثناء الكيل (Ἐπίμετρον).

وكانت تفرض لتعويض الفاقد أثناء الكيل، بحيث أنه كان يضاف إلى كل أردب مقدار معين من الحبوب، ونتبين من بردية الحيبة[٣١] سابقة الذكر: أن ضريبة الـ (Ἐπίμετρον)قدرت علي (٩٠) أردباً من الشعير بـ(١٥) أردباً. وبعملية حسابية بسيطة يتضح أن الأردب من الشعير دفع عنه ٣/٢ خوينيكس ومن المرجح أن هذه الضريبة كانت تدفع عن الحبوب الغذائية بنسبة معينة لكل نوع شأنه في ذلك شأن الشعير.

---

(24) P. Tebt, III, 786, (about 138 B.C).
(25) P. Tebt, III, 856, Comment Line, 42, p. 86..
(26) Ibid, Comment Lines, 19-20, 159-63.
(27) P. Hib, I, 110, Comment Line, 14.p. 291.
(28) P. Hib, I, 98, 11.19-20.
(29) P. Tebt, III, 823, 1.15;I,5,1.85.
(٣٠) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٩١-٩٢.
(31) P. Hib, I. 110; p. Tebt. I.92, Comment Lines, 9-11, pp.409-910.

(ج) ضريبة تنظيف الحبوب وغربلتها (κοσκινευτικόν) وضريبة تنظيف الجرن (κάθαρσις).

وهاتـــان الضـــريبيتان وجدتـــا في الوثائق[٣٢] مقرونتين ببعضهما البعض لأنه بعد تنظيف الحبوب وغربلـــتها كان لابد من تنظيف الجرن وإزالة ما به من مخلفات الحبوب [٣٣] ولقد وضعت نسبة مئوية لكل نـــوع مـــن الحبوب بالنسبة لتنظيفها وتنظيف الجرن من بقاياها كضريبة تضاف إلى المحصول بعد تنظيفه، بحيث أن الملك كان يستولي علي نصيبه نظيفاً كاملاً غير منقوص ويتحمل الفلاح هذا الفرق[٣٤].

ويتضـــح من خلال الوثائق التالية وجود تفاوت في معدل ضريبة تنظيف الحبوب وغربلتها وتنظيف الجـــرن،فتذكر إحدى هذه الوثائق[٣٥] أن مقدار الضريبة في حالة القمح كان ٣% حيث دفع عن مائة أردب ضريبة قدرها ثلاثة أرادب. و جاء فيها :-

" أن الحبوب المجموعة نقلت إلى الصومعة الملكية في القرية وكمية إضافية تبلغ ثلاثة أرادب علي كل مائة أردب جعلت للتنظيف والغربلة[٣٦]".

" προσμετρουμένων τῶν ρ ἀρταβῶν γ "

وفي وثيقة ثانية[٣٧] يتضح لنا أن كمية من القمح مقدارها ٦/° ٤٤٩ أردب فقدت عند تنظيفها ١٢/° ٩ أردبـــاً وكان أجر تنظيفها وتنظيف الجرن ٣/٢ ٤ أردباً، فيكون مجموع التكاليف ١٢/° ٩ + ٣/٢ ٤= ١٤,٥ أردباً بنسبة ٣% تقريباً.

وتشـــير إحـــدى الـــبرديات[٣٨] إلى أن قرية تبتونيس من بين القرى التي قام فلاحوا الملك بها بدفع ضريبة تنظف الجرن وكذلك تنظيف الحبوب وغربلتها.

وفي وثيقة أخرى[٣٩] نجد أن ضريبة تنظيف وغربلة القمح قد بلغت تقريباً ٥%.

وفي وثيقة أخرى[٤٠] بلغت ضريبة تنظيف الجرن من ٢% إلى ١%.

---

(32) P. Tebt, I, 92, 11.10-11.

(٣٣) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٩٢.

(٣٤) نفسه، ص ص ٩٢-٩٣.

(35) P. Tebt, I, 92, 11.8-11; Ibid, p. 410.
(36) Ibid.
(37) P. Tebt, III, 837 (177 B.C).
(38) P. Tebt. III, 859, 11.23,26,27.
(39) Ibid, 855, (2nd Cent. B.C)
(40) Ibid, 856, Comment Line, 24.

(٤) ضرائب الحراسات المتعلقة بالنقل (φυλακῖται)

(أ) ضريبة حراسة صومعة الغلال الملكية

(φυλακιτικόν أو θήσαυροφυλακτικόν)

حيث كانت المحاصيل الزراعية التي يتم جمعها من الحقول. تودع في المخازن الملكية (βασιλικόν θήσαυροι) سواء في القرى، أو في المراكز، أو في الأقاليم. تمهيداً لنقلها فيما بعد إلى أقرب الموانئ النهرية علي ظهر الدواب، ثم تنقل بعد ذلك عبر النهر إلى الإسكندرية(٤١).

ومما لا شك فيه أن الإدارة البطلمية في مصر عينت العدد من الحراس لحراسة هذه الصوامع، وذلك؛ لمنع عصابات اللصوص من الاقتراب منها أو اقتحامها وسرقة ما بداخلها، وهم الذين أطلق عليهم لقب" ثيساوروفيلاكيس" (θησαυροφύλακες)(٤٢).

ولقد ظهرت ضريبة حراسة صومعة الغلال الملكية في الوثائق بصيغتين مختلفتين لمعني واحد، وهو ضريبة حراسة صومعة الغلال الملكية(٤٣).

الصيغة الأولى: هي (θησαυροφυλακτικόν)(٤٤)

الصيغة الثانية: هي (φυλακτικόν)(٤٥)

ولكن ناشري إحدى برديات" بيتري" "Petrie"(٤٦) ذكر أن (φυλακιτικόν) كانت تعني حراسة الأرض وليس حراسة صومعة الغلال الملكية.

وتشير إحدى الوثائق(٤٧) أن هذه الضريبة كانت تحصل من المزارعين لدفع نفقات ومرتبات حراس الصوامع العامة/الملكية للغلال، لضمان حماية المحاصيل من الحرائق والسرقات.

ويؤكد ذلك أيضاً ما جاء في إحدى الوثائق(٤٨) بأن الحراس كانوا يحصلون علي مرتباتهم عيناً من المزارعين، ولقد بلغ أجر أحدهم أردب ونصف، وهذه البردية عبارة عن خطاب أرسله حارس يدعي سوموبليس (Σομοήλις)، كان يقوم بحراسة صومعة الغلال العامة في قرية فيلادلفيا، إلى زينون، يطلب منه أن يعهد إليه بحراسة صومعة غلال إضافية في القرية نفسها، وذلك لأن الأردب ونصف الأردب الذي كان يحصل عليه من سكان القرية لم يعد كافياً لإطعامه وإطعام طفله.

وتطالعنا الوثائق بمقادير مختلفة لهذه الضريبة، وكذلك بنوعيات مختلفة لمدفوعياتها، ففي إحدى الوثائق التي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م. كان مقدار هذه الضريبة تسعة أرادب(٤٩). وفي أخرى

---

(٤١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ص ٢٢٢- ٢٢٣.

(٤٢) حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٩٤.

(٤٣) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٨٦.

(44) P. Tebt, I, 61; 68; 70; 72, 89; III, 848; 849; 850. IV,1105; 1107.
(45) P. Tebt, 1,5; 701; 746; 853; 854; 860; p. Hib, I, 103; 104; 105.
(46) P. Petrie, III, 112, Intro p. 279.
(47) P. Tebt, I, 61, (b) (notes, 317).
(48) P. C-Z, III, 59509, intro, p. 225.
(49) P. Hib, I, 103, Intro, p. 277. (231- 230 B.C).

تعـــود إلى منتصف القرن الثالث ق.م أيضا بلغ مقدارها أردبين من القمح(٥٠). وفي وثيقة ثالثة(٥١) تعود إلى منتصـــف القرن الثالث ق.م بلغ مقدارها ستة دراخمات وفي وثيقة رابعة(٥٢) تعود إلى منتصف القرن الثاني ق.م كان مقدار هذه الضريبة نصف أردب من القمح، وفي موضع آخر من الوثيقة نفسها كان مقدارها ١٢/٥ أردب مـــن القمـــح. وفي وثيقة خامسة(٥٣)تعود إلى نهاية القرن الثاني كان مقدارها أربع وعشرين أردباً من الشعير، وفي وثيقة سادسة(٥٤) جاء أن هذه الضريبة كانت تدفع شعيراً.

ويـــبدو أنه كان لهذه الضريبة معدل محدد، مقداره نصف أردب من القمح عن كل أرورة، لكن هذا المعـــدل ونوعيته كانا يتفاوتان تبعاً لمستوي وجودة الأرض ونوعية محصولها. وإذا كان أردب القمح وحدة تقدير محاصيل الحبوب الغذائية، فإنه كان يمكن تحويل قيمة الشعير والذرة وفقاً لنسب مقررة كانت كالتالي، الشعير إلى القمح ٥ :٣ الذرة إلى القمح ٥ :٣، وكانت هذه النسب سائدة في منتصف القرن الثالث ق.م ولكنه يبدو أنه كان يمكن دفع هذه الضريبة نقداً بدلاً من دفعها عيناً، وذلك وفقاً للسعر الرسمي السائد آنذاك(٥٥).

(ب) ضريبة حراسة الصحراء (Ερημοφυλάκια)

لقـــد لعبـــت الصحراء دوراً اقتصادياً كبيراً في حياة المصريين القدماء. فقد كانت الصحراء الشرقية غنـــية بوجـــود المناجم والمحاجر والصحراء الغربية تتميز بخصوبة تربتها ووفرة آبار المياه الجوفية بها، بالإضافة إلى ذلك فقد لعبت الصحراء الشرقية دوراً هاماً في عصر البطالمة، حيث أن طرق هذه الصحراء، والتي كانت تربط موانئ البحر الأحمر من الشرق بالنيل من الغرب، كانت تنقل التجارة الشرقية القادمة عبر البحر الأحمر، حيث كانت تفرغ في إحدى موانئ البحر الأحمر، ثم تنقل علي ظهور الدواب عبر طرق هذه الصحراء إلى النيل في الغرب(٥٦).

ولأهمـــية هـــذه الطـــرق، التي كانت تعج بالقوافل التجارية والمسافرين فقد اهتم البطالمة كما اهتم الفراعـــنة من قبلهم، بتأمينها وحمايتها من قطاع الطرق وهجمات لصوص البدو وغيرهم من الطامعين في البضائع التي تحملها القوافل التجارية(٥٧).

ولقد جعل الفراعنة من بين جهازهم الشرطي ما يختص بحماية الطرق الصحراوية والإشراف عليها، وهـــو ما أطلق عليه في العصر الفرعوني لقب (المازوري) ويعني "شرطة الصحراء" والتي اختصت بتأمين الطرق الصحراوية وحمايتها ضد هجمات قطاع الطرق، و إغارات البدو(٥٨).

---

(50) Ibid, 105, Intro, p. 279. (228 B.C).
(51) Ibid, 104, Intro, p. 278. (225- 224 B.C)
(52) P. Tebt, IV, 1105, Intro, p. 63 (114- 113 B.C).
(53) P. Tebt, I, 174, Intro, p. 524 (about 112 B.C).
(54) P. Tebt, I, 61, (b) (Notes 317).

(٥٥) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٨٧.

(٥٦) نفتالي لويس، المرجع السابق، ص١٥٦.
- إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص٦٣.
- Bevan, Op. Cit., pp. 154. 155.

(57) P. Tebt, I, p. 551.

(٥٨) حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص ٨٧.

وفــي العصـــر البطلمي تغير لقب "المازوري" إلى لقب "إريموفيلاكيس" (Ερημοφύλακες) أي شـــرطة الصـــحراء أو حراس الصحراء. وتتكون الكلمة من مقطعين الأول منه هو إريموس (Ερημος) بمعني الصحراء أو الأرض المهجورة والثاني هو فيلاكس (φύλαξ) بمعني حارس "أي حارس الصحراء أو الأراضي المهجورة" (٥٩).

ومـــن أجل الأهمية التي اكتسبها حراس الصحراء نتيجة لحمايتهم للقوافل التجارية التي ترتاد الطرق الصـــحراوية، وتأميـــنها ضد قطاع الطرق واللصوص والمتشردين في الصحراء، فقد فرضت ضريبة علي مصـــدري ومســـتوردي البضائع من وإلي مصر، من أجل الإنفاق علي إعاشة أولئك الحراس ،عرفت باسم ضـــريبة **حراسة الصحراء** "إريموفيلاكيا" (Ερημοφυλακία) أو التي كانت تجبي بواسطة الملتزمين في محطات الجمارك(٦٠).

وأبـــرزت لنا بعض الوثائق أن منف كانت محطة لدفع المكوس المحلية علي ما يرد إليها من بضائع وما يصدر منها. ولقد جني من إحدى القوافل التي كانت متجهة بين فيلادلفيا إلى منف مكوساً مختلفة كان من بينها مبلغاً من أجل حراسة الصحراء(٦١).

(٢) الضرائب المفروضة علي النقل النهري

لقـــد فـــرض البطالمة ضرائب مختلفة علي النقل النهري سواء علي السفن نفسها أو علي مالكيها أو علي قادة السفن الذين يعملون عليها، أو علي البضائع التي تحملها تلك السفن:

وكذلك علي تسجيل هذه البضائع ومن هذه الضرائب:

(١) ضريبة الإثني عشر (δωδεκαδραχμία)

ولقـــد أشـــارت إحـــدى الوثـــائق الـــبردية(٦٢) والتي تعود إلى القرن الثالث ق.م إلى هذه الضريبة (δωδεκαδραχμία) والتي يفترض من اسمها أنها كانت تفرض بمقدار اثني عشر دراخمة علي كـــل مائـــة أردب مـــن حمولة السفينة، ولكن نجد في نفس الوثيقة أن نفس القيمة المالية دفعت علي حمولة أقل في أماكن مختلفة(٦٣).

(٢) ضريبة المفتش (ἐρευνητικόν).

وكانـــت تدفـــع من قبل ربابنة السفن، لصالح مرتبات مفتشي الجمارك المحلية (ἐρευνητικόν) وكانت قيمتها تتفاوت من نحو نصف أوبول إلى أربع دراخمات(٦٤).

كما كان ربابنة السفن يقدمون قرابين للآلهة(٦٥) حامية الملاحة، ويبدو أنها كانت تتحول إلى ضرائب يجمعها كهنة هذه الآلهة(٦٦).

---

(٥٩) نفسه.

(60) Rostovtzeff, SEHHW, p. 669.

(٦١) فادية أبو بكر، منف في العصر البطلمي، ص ١٧٩.

(62) P. C.Z. IV, 59753, Comment Line, 30, p. 183.

(63) Ibid, 1.12.

(64) Ibid, Comment Line, 35, p. 183.

- إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٣٣.

(٣) ضريبة كاتب السفينة (γραμματικκόν τοῦ πλοιόν)(*)

ولقد أشارت إحدى الوثائق(٦٧) إلى هذه الضريبة في ثلاث مواضع منها :-

23-" γραμματι(κ)κόν δραχμαὶ δ "

وفي هذا الموضع قدرت قيمة هذه الضريبة بـــ أربعة دراخمات.

24- " γραμματι(κ)κόν δραχμὴ α "

كما قدرت في هذا الموضع بما قيمته واحد دراخمة.

35- "γραμματι(κ)κόν δραχμαὶ......,"

وفي هذا الموضع فقدت قيمة هذه الضريبة، ولكن يبدو أنها اكثر من واحد دراخمة.

وكانـــت هذه الضريبة تدفع نظير مرتبات الموظفين الذين يسجلون شحنات السفن، ويرجح أن أرباب السفن كانوا هم الذين يدفعونها عن شحن سفنهم في الموانئ النهرية(٦٨).

و تبين لنا من المواضع الثلاث التي ذكرت فيها هذه الضريبة أن قيمتها كانت تتفاوت ما بين دراخمة واحدة وأربع دراخمات(٦٩) ولكننا لا نستطيع الجزم إذا كان مرد هذا التفاوت إلى كمية الشحنة أم إلى قيمتها أم إلى طول المسافة أم إلى ذلك كله!! (٧٠).

(٤) ضريبة الإنزال/ أو رصيف الميناء (Ἐπίβαθρα).

من المحتمل أنها كانت تدفع مقابل استخدام مكان لتفريغ الحمولة(٧١).

(٥) ومـن خـلال إحـدى الوثـائق الـبردية (٧٢) يتضـح لـنا أن الحكومـة كانـت تفـرض ضـــرائب علي سفن علي سفن الأفراد سواء كانت مملوكة ملكية شخصية أم مستأجرة، وفيما يبد أن قيمة هذه الضريبة قد بلغت ثلث دخل المركب(٧٣).

(٦) كمـا يتبـين لـنا مـن إحـدى الـبرديات(٧٤) والتي تعود إلى القرن الثالث أن الملاحين كانوا يشاركون الملك في دخول السفن التي كان يمتلكها وكانت تروح وتعدو في قناة بطوليمائيس هورموس – ميناء الفيوم – حاملة الناس والبضائع، بحيث أن نصيب الملك كان ثلاثة أرباع دخل السفن ونصيب

---

(65) U.P.Z., 149, 1.11
(66) Preaux, Op. Cit., pp. 346-7.

(*) هذه الكبا"K"الزائدة هي خطأ في الكتابة اليدوية لدي كاتب البردية، وهناك أمثلة أخري كثيرة ،راجع/ محمد حمدي إبراهيم،علم البردي ،مكتبة الأنجلو المصرية القاهرة، ٢٠٠٤، ص ص ٢٣،٢٤. (بناءً علي رأي الأستاذ الدكتور/ محمود السعدني أثناء مراجعة الفصل).

(67) P. Hib, 110, 11.23, 24, 26. (recto, 270 B.C).
(68) Ibid, Comment Line, 23. p. 292.
(69) Ibid, 11, 23, 24.
(٧٠) عاصم أحمد حسين، المرجع السابق، ص ١٦٧.
(71) P.C.Z., 59753, Comment Line, 34. p. 183.
(72) P. C. Z. IV, 59649, (B.C?) p. 91.
(73) BGU., 1378; 1379.
(74) P. Petrie III, 107. a –e.

ملاحيها الربع الباقي. فضلاً عن ذلك فإن الربانية كانوا يقدمون إلى الحراس (حراس الشواطئ) هدايا(٧٥)، ولعلها كانت جزءاً مما يحملونه من بضائع.

(٧) أجرة الحراسة: (Φυλακιτικά)

ويبدو أن هذه الضريبة كانت تفرض علي ربابنة السفن نظير مرتبات الحراس الذين يرافقونهم أثناء إبحارهم عبر النيل في طريقهم إلى الإسكندرية، لحمايتهم من إخطار اعتداءات القراصنة ويؤكد ذلك ما جاء في إحدى البرديات(٧٦) بأن أجرة مقدارها أربعة عشر دراخمة جبيت مقابل حراسة إحدى الشحنات أثناء نقلها عبر النيل من هيرانيسوس "في الفيوم" إلى الإسكندرية.

المكوس الجمركية:

لقد اشتمل نظام الرسوم الجمركية البطلمي علي أعمال الجمارك الداخلية والخارجية(٧٧).فقد فرضت الرسوم الداخلية بدرجات متفاوتة علي البضائع المستوردة والمصدرة(٧٨) والبضائع المنقولة إما عبر الحدود بين مصر العليا والوسطي، أو في النقاط الأخرى في البلاد، وأيضا بين إقليم وآخر (٧٩).

نعرف من خلال وثائق العصر الروماني أنه كان هناك عدد من الجمارك المحلية، عند حدود الأقاليم، ونهاية طرق القوافل وكذلك في الموانئ النهرية(٨٠) ولكن معلوماتنا طفيفة عن مثل هذه الجمارك المحلية في عصر البطالمة – كما ذكر "نصحي" فإنه يكون من الإسراف في الرأي أن نستقي معلوماتنا عن عصر البطالمة في هذا الصدد من خلال الوثائق الرومانية ولاسيما أن حدود الأقاليم لم تبق كما هي في العصر الروماني(٨١).

ولقد ذكر "روستوفيتزف" أنه كان توجد في عصر البطالمة جمارك في كرانيس، وباكخيايس، وسوكنوبايونيسوس، وفيلادلفيا، وغيرهم من الأماكن التي كانت تقع علي حدود الصحراء في إقليم أرسينوي (الفيوم) وتربطهما بمنف طرق القوافل، وكانت تحصل في هذه الأماكن مكوس علي ما يرد إليها وما يصدر منها(٨٢).

كما نتبين من خلال إحدى الوثائق البردية(٨٣). والتي تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م أنه كان يوجد في إقليم أوكسيرينخوس محطة لجباية المكوس المقررة علي انتقال الحيوانات من إقليم إلى آخر.

---

(75) U.P.Z., 149. 1.11.
(76) P. Hib, 110,1.22.
(77) Fraser, Op. Cit., p. 148.
(78) Ibid.
(٧٩) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٣٢٨.
(80) Wallace, Op. Cit., pp. 258-276.
(٨١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٣٢٨.
(82) Rostovtzeff. Large Estate., p. 12.
(83) P. Hib, I, 95, 1.5, (256/255. B.C).

وتشير إحدى الوثائق البردية(٨٤)، التي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م إلى وجود محطة للمكوس في "هيرانيسوس" لجباية المكوس المقررة علي انتقال البضائع من إقليم إلى آخر، وجاء فيها:

"مـــن إبيخاريس إلى خايريمون، تحية. حورس بن تبوس، يقوم بتصدير من "قرية" ثموينيثيميوس فـــي إقلـــيم هيراكليوبولـــيس إلى هيراتيسوس، آنيتين من النبيذ لم تجب عليهما "ضريبة" الــ ١/٢٤ إلى اللقاء".

كمـــا تشـــير أيضا إحدى البرديات (٨٥) إلى أن محطة المكوس الموجودة في هيرانيسوس كانت تقوم بجباية المكوس المقررة علي البضائع المرسلة منها إلي الإسكندرية.

وفـــي إحـــدى البرديات(٨٦) التي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م ذكر في موضعين منها، محطة للمكوس في سخيديا (Σχέδια) وذكر ناشر البردية أن سخيديا كانت مكاناً ذو أهمية علي القناة التي تربط الإسكندرية بالفرع الكانوني للنيل(٨٧).

وفي هذه المحطة كان يتم جباية المكوس المقررة علي البضائع التي تنقل عبر النيل إلى الإسكندرية، ولقـــد بلـــغ متوسط المكوس التي كانت تجبي علي البضائع من خلال هذه المحطة – من اثنين دراخمة إلى عشرة دراخمات(٨٨).

لقـــد ذكرت محطة مكوس سخيديا أيضا عند الجغرافي سترابون(٨٩) حيث ذكر أن **"سخيديا تبعد عن الإســـكندرية بحوالي أربعة سخينون (τετράσχοινον) وبها مرسي (ναυστάθμον) للمراكب ذات الغرف التي يبحر عليها الحكام في طريقهم إلى مصر العليا (τὴν ἄνω χώραν) كما أن بها أيضا مكس (τελώνιον) علي البضائع التي ترد إليها من الجنوب والتي تأتي إليها من الشمال".**

كمـــا كـــان يوجد في أقصى جنوب إقليم هرموبوليس (الأشمونين)(*) مركز للشرطة (φυλάκαι)، وفـــيه كانت تجبي مكوس عن البضائع المرسلة عبر النيل من منطقة طيبة(٩٠) ويطلق سترابون(٩١) علي هذا المركز، مركز شركة هرموبوليس (Ἑρμοπολιτική φυλακή) .

ويذكـــر لنا سترابون(٩٢) مركزاً آخراً من مراكز الشرطة، والتي كان من بين مهامها جباية المكوس الجمركـــية المقـــررة علـــي البضائع المرسلة عبر النهر من طيبة إلى الإسكندرية، وهو مركز شرطة طيبة

(84) **Ibid, 80, recto, 11.6, 6-14, (250 B.C).**
(85) **Ibid, 110, recto, 11.21-22. (270 B.C).**
(86) **Ibid, 11,25, 31, 32.**
(87) **Ibid, Comment Line, 25, p. 292..**
(88) **Ibid, 11, 25, 31, 32**
(89) **Strabo, 17.1.16.**

(*) الآن: هي إحدى قري مركز ملوي، محافظة المنيا، شمال الصعيد.

(٩٠) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٣٣٠.

- أيضا راجع / **Fraser, Op Cit.,p.148.-**

(91) **Strabo, 17.1.41.**
(92) **Ibid.**

(Θηβαΐκὴ φυλακή)، بالقــرب من القناة المؤدية إلى تانيس (Τάνις) (تونة الجبل(*)) أي القناة التي نعرفها اليوم باسم بحر يوسف(٩٣).

ويســتخلص "فريزر" (Fraser) من ذلك كله أنه كان يوجد في هذه المنطقة، أي المنطقة الواقعة في جــنوب إقليم هرموبوليس وفي شمال منطقة طيبة، مركزان للشرطة، وأنه كانت تجبي مكوس جمركية عند بعض مراكز الشرطة إن لم يكن جميعها(٩٤).

ونستخلص من إحدى برديات الحيبة(٩٥) والتي تعود عهد بطلميوس الثاني، أن البطالمة قد أقاموا في أنحــاء البلاد مراكز عديدة للشرطة (φυλακαί)، وأنه كان من بينها مراكز كثيرة علي النيل لتأمين سلامة الملاحة النهرية وضبط الملاحين الهاربين من السفن الملكية التجارية. وقد جاء في إحدى فقراتها:(٩٦)

"........وإذا لــم يسلمه إلى مركز الشرطة سوف يكون عرضة لنفس العقاب كلص، بالمثل، اترك الحــراس في مواقعهم يراقبون البحارة الحاملين للعلامة ... من الأسطول، وبعد أن يقبضوا عليهم، عليهم أن يسلموهم إلى قائد مراكز الحراسة".

و تدل هذه البردية، علي وجود العديد من مراكز الحراسة علي امتداد نهر النيل تخضع لقيادة واحدة، وأن من مهام تلك المراكز هو ضبط الملاحين الهاربين من العمل في الأسطول الملكي، وإعادتهم إلى العمل مرة أخرى وكذلك مراقبة السفن التي تروح وتغدو عبر النيل وخاصة الملكية.

أيضا جاء في فقرة أخرى، من فقرات البردية ذاتها(٩٧):

"الأشــخاص المبحرون في النيل عليهم أن يرسوا أمام......في الأماكن المحددة، ولا يبحرون أثناء اللــيل....وأي من الأشخاص يفاجئ بطقس سئ ويضطره أن يرسوا علي ضفة النيل، عليه أن يذهب إلى السلطات المختصة ويخبر الشرطة عن السبب والمكان الذي رسي فيه".

ونخلــص مــن هذه الفقرة أيضا إلى أنه كان هناك العديد من مراكز الحراسة علي امتداد نهر النيل، وكذلك لأن "الأماكن المحددة" المذكورة في البردية، لابد أنها مراكز الشرطة أو علي الأقل أماكن قريبة منها، ويــبدو أن تلــك المراكز لم يكن يفصل بينها مسافات بعيدة، وذلك طبقاً لما جاء في البردية – حتى يستطيع الملاحون إذ ما اضطرتهم الظروف إلى أن يرسوا علي ضفة النيل يمكنهم اللجوء إلى أقرب مركز للشرطة.

فــي عهــد فيلادلفوس كانت مهمة حماية النقل النهري موكلة إلى الشرطة النظامية، التي تكونت في الأساس لهذا الغرض، ولكن في البر فقط، ثم أوكل إليها، بالإضافة إلى مهامها الأمنية في تأمين وحماية النقل النهري والبري، مهمة تحصيل الضرائب المكوس الجمركية في محطات الجمارك المنتشرة في جميع أنحاء البلاد وعلي الطرق المائية(٩٨).

(*) هي إحدى قري مركز ملوي محافظة المنيا.

(٩٣) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(94) Fraser, Op. Cit., p. 149.
(95) P. Hib. II, 198, Col, VII.
(96) Ibid, 11.141-5.
(97) Ibid, col., V, 11.110-122.
(98) Kunderewicz, Op, Cit., pp. 141, 142.

ولقــد تردد في العديد من الوثائق البردية ذكر محطة للمكوس الجمركية موجودة في ممفيس (منف)، ومنها ما جاء في إحدى برديات الحيبة(٩٩) والتي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م.

24-"ἐμ Μέμφει γραμματικόν δραχμὴ α., επὶ κάτω φυλακῆς"

ويبدو أن هذه المحطة كانت مركزاً للحراسة كان من مهامها تحصيل الرسوم الجمركية عن البضائع التي ترد إلى ممفيس وتصدر منها.

كمــا ورد ذكرها أيضا في إحدى برديات زينون(١٠٠) والتي تعود إلى العام (٢٦١ ق.م) وهي عبارة عن خطاب مرسل من أحد رجال البلاط الملكي في الإسكندرية يشكو فيه من أن أحد موظفي سوسيستراتوس (Σωσίστρατος) رئيس محطة المكوس الجمركية في ممفيس، قد صادر وباع بعض الحديد الذي وجدوه علي أحد مراكبه.

ويــبدو مــن خــلال هــذه البردية أن مهمة موظفي محطات المكوس لم تكن فقط تحصيل الرسوم الجمركــية المقررة علي البضائع التي تحملها السفن، وإنما أيضاً إخضاع هذه السفن إلى تفتيش دقيق، ربما للتأكد من عدم وجود بضائع أو سلع لم تجب عليها مكوساً.

وفي بردية أخرى(١٠١) تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م تتحدث عن تحصيل مكوس جمركية عن شحنات الغلال التي تمر بمحطة مكوس منف في طريقها إلى الإسكندرية. ولقد كانت قيمة المكوس الجمركية في ممفيس تقدر علي كل مائة أردب من حمولة السفينة بحيث يدفع علي كل مائة أردب، نولون (ναύλον) يقدر بمبلغ (٤٥) دراخمة نحاسية و (٤) دراخمات فضية.

وتشــير بــردية أخرى(١٠٢) تعود إلى عهد بطلميوس الرابع فيلوباتور، علي ما يبدو، إلى أن ممفيس كانــت مركــزاً للحراســة النهرية، ومقراً للمفتشين الذين يراقبون شحن السفن، ولكن يبدو أن هدف هؤلاء المفتشــين لــم يكن فقط مراقبة شحن السفن بل يبدو أيضاً انه كان يدخل في نطاق عملهم تحصيل المكوس المحلــية علــي البضائع الواردة إلى ممفيس أو الصادرة عنها، أو لعل هذا المركز كان يضم مكاتب لتفتيش السفن وأخرى لتحصيل المكوس المحلية(١٠٣).

وتشير بعض الوثائق البردية(١٠٤) إلى وجود طريق نهري يربط ممفيس بالإسكندرية منها وثيقة بردية تعــود إلى منتصف القرن الثالث ق.م(١٠٥) تتحدث عن نقل كمية من الغلال من ممفيس إلى الإسكندرية، جاء فيها:

---

(99) P. Hib, I, 110, recto, 1.24.
(100) P.C.Z., I, 59031, recto, 11.1-15
- أنظر أيضاً:.P.C.Z., 59060; 59061; 59240
(101) P. Cornell, 3, 11.2-6 (Mid. 3rd Cent. B.C)
(102) U.P.Z,. I, 149, 11,6-9 (200 B.C)
(١٠٣) فادية أبو بكر، المرجع السابق، ص ١٨٣.
(104) B.G.U, VIII, 1741, 1742, 1743; P. Tebt III, 823; P.C.Z., 59217
(105) P. Hib, 1, 98, 11.11-15 (251/350 B.C)

"........في الرابع والعشرين من شهر مسري يقر ديونيسيوس البحار (ناوكليروس) بأنه قد شحن فـوق ظهـر مركب مملوكة لإكسينودوس وإسكندر، وربانها اكتيوريس بن باسيس من ممفيس، من خلال نيخمبيس، وكيل الكاتب الملكي للنقل إلى الصومعة الملكية في الإسكندرية".

وبالإضـافة إلـى الطـريق النهري الذي يربط ممفيس بالإسكندرية كان هناك طريق بري يربطهما بفيلادلفـيا[١٠٦] وكانت القافلة التجارية التي تتجه منها إلى ممفيس، عليها أن تدفع في محطة المكوس الآتي: ٥٠/١ مـن ثمـن الحبوب بالإضافة إلى ١٠٠/١ من ثمن دابة الحمل، ومبلغ آخر من أجل حراسة الصحراء، ومـبلغ من أجل "ميناء ممفيس" ويبدو أن هذه المكوس كانت من أجل تحسين الطرق، وتسهيلها بين ممفيس وفيلادلفيا، مما يساعد علي زيادة التبادل التجاري بينهما[١٠٧].

وممـا سبق يتضح لنا أن ممفيس كانت تشهد نشاطاً تجارياً كبيراً، وخاصة فيما يتعلق بمسألة النقل، سـواء البضائع التي تنقلها منها إلى الإسكندرية أو التي ترد من الإسكندرية إليها (نهراً) أو تلك التي تحملها القوافـل من فيلادلفيا إليها أو منها إلى فيلادلفيا، مما جعل منها مقراً هاماً لتحصيل الرسوم الجمركية ، كما كانت مركزاً هاماً لحراسة السفن، ومقراً للمفتشين.

وتشـير إحدى الوثائق البردية[١٠٨] إلى المكوس الجمركية التي كانت تجبي علي البضائع التي كانت تمـر من بيلوزيون (Πηλουσίωι) إلى الإسكندرية، حيث تحتوي هذه البردية علي تقييم مفصل لبضاعة مرسـلة، عـبرت من منفذ الرسوم الجمركية في بلوزيوم في طريقها إلى الإسكندرية، وكانت تلك البضائع مشـحونة علي ظهر سفينتين يقودهما كل من باترون (Πάτρων) وهيراكليديس (Ἡρακλείδης) ومن المحـتمل أن هاتيـن السفينتين هما جزء من أسطول أبوللونيوس (وزير مالية بطلميوس الثاني)، أي أن هذه الوثـيقة الـبردية تتضمن المبالغ المستحقة من أبوللونيوس عن البضائع التي استوردها من سوريا في العام السـابع والعشرين من عهد فيلادلفوس، ونستخلص منها أن البضائع المستوردة من الخارج كانت تنقسم إلى أربع فئات تبعاً لما يجبي عن قيمة كل منها من المكوس الجمركية[١٠٩].

(١) *الفئة الأولى*: وهـي البضـائع التي كانت تجبي عليها مكوس جمركية بواقع ٥٠%[١١٠] وكانت تشمل النبـيذ الحلـو والنبـيذ المكـرر والنطل (وهو أول ما يرفع عن عصارة العنب السلاف) والزيت[١١١].

(٢) *الفئة الثانية*: وهي البضائع التي كانت تجبي عليها مكوس جمركية بـواقع ٣٣ ٣/١%[١١٢]. وكانت

---

(106) Rostovtzeff, Large Estate, p. 12.

(١٠٧) فادية أبو بكر، المرجع السابق، ص ١٧٩.

(108) P.C.Z, I, 59012, col., I-VI., (259 B.C).

(109) Ibid, Intro, pp.21, 22.

(110) Ibid, p.21

(١١١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في العصر البطلمي، ج٣، ص ٣٣٥.

(112) P.C.Z, 59012, p. 21

تشمل نبيذ خيوس وثاسوس (*) (١١٣).

وربمـــا تعطينا كلمة "εἰσαγωγης" معني دقيق عن استيراد النبيذ من الخارج، حيث كانت تعني الرسوم الجمركية المفروضة علي النبيذ بأنواعه. وأنها كانت متغيرة القيمة تبعاً لجودة الصنف منه (١١٤).

(٣) *الفئة الثالثة*: وهـــي البضـــائع التي كان يجبي عليها مكوس جمركية بواقع ٢٥%(١١٥) وكانت تشمل عسل اتيكا و رودس و ليكيا وغيرها من البلاد الإفريقية، وكذلك الجبن واللحوم و الأسماك المجففة والإسفنج والجوز والرومان والآنية الفخارية(١١٦).

(٤) *الفئة الرابعة*: وهـــي البضائع التي كان يجبي عليها مكوس جمركية بواقع ٢٠ %(١١٧) وكانت تشمل الصوف فقط(١١٨).

وفضلاً عن هذه المكوس المرتفعة كانت هناك ضرائب إضافية تجبي لأغراض مختلفة منها:-

١- *ضريبة الباب(أو الداخل) (διαπύλιον)*(١١٩): وكانت تفرض علي البضائع التي تنقل إلى داخل البلاد، أي التي تغادر بيلوزيون متجهة إلى الإسكندرية(١٢٠).

٢- *ضـــريبة صـــيانة أســطول (Τριηράρχημα)*(١٢١): وكانــت تفرض من أجل صيانة الأسطول، وكانت متعددة الأشكال (١٢٢).

٣- *ضريبة الـــ (Ἑκατοστή)*(١٢٣): وهي ضريبة إضافية كانت تجبي في بلوزيوم علي هيئة رسوم للميناء المحلي، وكانت تقدر بـــ ١% من مجمل قيمة البضائع الواردة(١٢٤).

٤- *ضـــريبة (τετρακοσιαστή)*: يبدو من اسمها أنها كانت تجبي بواقع ¼ % من قيمة البضائع الواردة(١٢٥).

٥- *ضريبة (διακοσιαστή)*: هي ضريبة إضافية كانت تجبي في الإسكندرية بواقع ١/٢ % من قيمة الواردات(١٢٦).

(*) جـزر علـي الشـاطئ الشرقي والشمالي من بحر إيجة. راجع / محمد السيد عبد الغني، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للعصر البطلمي المبكر ، دراسة حالة لانشطة زينون خارج الفيوم، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية، ٢٠٠٢م، ص ٢٢.

(١١٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في العصر البطلمي، ج٣، ص ٣٣٥.

(114) P.C.Z, 59326, 1.18;59373,1.2; Preaux, Op. Cit., p. 186.

(115) P.C.Z.59012, p. 21.

(١١٦) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٣٣٥.

(117) P.C.Z.59012, p. 21.

(١١٨) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(119) P.C.Z.59012, Col,1,11.27; 75, 88, 99, 109, 118. Ibid, Col, III, 1.75; P. Tebt, I, 8, 1.19.

(120) P.C.Z. intro, p. 22.

(121) Ibid, 11, 74, 100, 110, 119.

(122) Ibid, intro, p. 22; 59036; Bagnal, The Ptolemaic Trierarchs, pp, 256-258. ; Tarn, Hellenistic Civilization, p.182.

(123) P.C.Z.59012,11.76, 89, 101, 111, 120

(124) Ibid, Intro, p.22.

(125) Ibid, Comment Line, 78, p. 25.

(126) P.C.Z. 59015, Comment Line, 39, p. 32.

٦- **ضريبة الإبحار** ($\varepsilon\check{\upsilon}\pi\lambda o\iota\acute{\alpha}\varsigma$):كانت تفرض بواقع نصف أوبول عن الميتريتيس، ويبدو أنها كانت تجبي من أجل صيانة منارة الإسكندرية(١٢٧) أو ربما كانت مخصصة لإيزيس آلهة فاروس(١٢٨).

ومما سبق يتضح لنا أيضا، مدي قيمة بلوزيون كمفتاح لمصر في الشرق تدخل عن طريقه كل منتجات سورية، كما كانت جماركها علي جانب كبير من النشاط في القرن الثالث ق.م ولكن بالرغم من ذلك، فإن نشاط بلوزيوم لم يكن شيئاً بالنسبة لنشاط الإسكندرية التي كانت موانيها تجذب إليها أنظار الشرق والغرب، فضلاً عن أن موانيها النهرية والتي كانت متصلة بالنيل عن طريق ترعة رشيد. كانت علي اتصال مباشر بطريق القوافل الموصل إلى أعماق القارة الإفريقية، وهكذا كانت الإسكندرية هي المركز الأساس الذي تستقبل عن طريقة مصر كل ما تحتاجه إليه من الخارج(١٢٩).

ولقد اتخذ البطالمة مجموعة من التدابير كان من شأنها منع أي محاولات للتهرب من دفع المكوس الجمركية المقررة وتبين لنا ذلك من خلال إحدى الوثائق البردية(١٣٠) والتي تضمنت أمراً ملكياً جاء فيه:

١- كان محظوراً منح إعفاءات من الأموال الملكية.

٢- عدم السماح بنقل أي سلع عبر النيل دون الحصول علي ترخيص (Σύμβολον) رسمي يصدره الموظف المختص وتودع صورة منه عند موظف أخرى مختص(١٣١).

ويبدو أن هذا التهرب كان يحدث علي الأقل في بعض الأحيان عن طريق الاستعانة بذوي النفوذ، ذلك أن رسالة(١٣٢) موجهة إلى زينون (وكيل أعمال أبوللونيوس وزير مالية بطلميوس الثاني) تحدثنا جباية مكوس جمركية علي الملابس المرسلة إلى الإسكندرية من ممفيس أو ما يجاورها، ويؤكد كاتب البردية أن شخصاً مثل زينون يستطيع التخلص من مثل هذه المضايقات. وليس هذا هو المثل الوحيد الذي ينم عن الالتجاء إلى ذوي النفوذ للإعفاء من المكوس الجمركية، حيث تحدثنا إحدى البرديات أن زينون وكيل أعمال أبوللونيوس قد قام باستيراد شحنة من البضائع والعبيد من غزا (Gazah) ولكن موظفي الجمارك قاموا بمصادرتها وكذلك العبيد، وذلك لأنه لم تحصل عنهم المكوس الجمركية المقررة، وأيضاً لعدم وجود تصريح رسمي بهم. وعندما علم أبوللونيوس ووكيله كريتون (Κρίτον) صرحوا إلى موظفي الجمارك بأن تلك البضائع تخص زينون، وبالتالي استعادهم زينون مرة أخرى(١٣٣).

ولضمان عدم التهرب من دفع المكوس الجمركية، أيضا كان قباطنة السفن قبل أن يبحروا بحمولاتهم عليهم أن يقسموا بأنهم لن يمروا بمراكز الشرطة دون أن يقفوا. وذلك لدفع الرسوم المقررة علي ما يحملون

---

(127) Ibid. Comment Line, 40. p. 32.

(١٢٨) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٣٣٦.

(١٢٩) لطفي عبد الوهاب يحيي، دراسات في العصر الهيللينستي "أبعاد العصر الهيللينستي دولة البطالمة في مصر" دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٥م، ص ٣٠٢.

(130) P. Hib, II, 198.
(131) Ibid, intro, p. 104.
(132) Ibid, 59060. (257 B.C).
(133) Rostovtzeff, Large Estate, p. 33.

مـــن بضـــائع. ويـــدل علـــي ذلك ما جاء في إحدى برديات "زينون"[١٣٤] بأن شخصاً يدعي "ميتخوبسيس" (Μετχώψις) ربان مركب مملوكة لأبوللونيوس يقسم بأنه إذا شحن سفينة ببضائع عليها مكوس جمركية، فإنه لن يمر بمراكز الشرطة دون أن يقف.

وبالإضـــافة إلـــى المكوس الجمركية التي كانت تفرض علي انتقال البضائع والحيوانات، فقد كانت تفـــرض مكوس علي المسافرين عبر الطرق المؤدية من الإسكندرية إلى داخل البلاد (Χώρα) ونتبين ذلك من خلال القرار الملكي[١٣٥].

الذي نص علي أن :-

" **الأشخاص الذين يسافرون علي الأقدام من الإسكندرية إلى داخل البلاد بالطريق البري الذي يؤدي إلى........والأشخاص الذين يعبرون عن ضفة إلى أخرى يجب ألا يدفعوا و ألا يؤخذ منهم اكثر من العوائد القانونية**".

ولكـــن هذا القرار الذي نستقر منه هذه الحقيقة لا يحوي بمقتضاه[١٣٦] وإن دل هذا القرار علي شئ، فإنما يدل علي أن فرض عوائد علي المسافرين، كما يدل علي عبث المكلفين بجمع هذه العوائد إذا يبدو أنهم كـــانوا يســـتبدون بالمسافرين ويجبون منهم لفائد تهم الخاصة اكثر مما يفرضه القانون[١٣٧] وإذا كانت هذه الوثيقة لا تكشف هوية المكلفين بجمع العوائد علي المسافرين فإنه يبدو انه كان يقوم بذلك ملتزمون[١٣٨].

ولقد تنوعت الوثائق[١٣٩] التي نتبين منها فرض رسوم علي من يسافروا أو ينتقلوا من إحدى ضفتي النيل إلى أخرى . وجاء في إحدى هذه الوثائق :-

"**فـــي الخامس من شهر كيهك، العام السابع والأربعين قدم سيبيوس إلى الخزانة المالية الملكية في كروكوديلوبولـــيس التـــي يتولـــي إدارتهـــا أنطـــيوخوس رســـم العبور (Προμίδων) من" باثوريس" (Παθωρῆς) عن السنة نفسها، أربعمائة دراخمة**".

ونظـــراً لكبر المبلغ المذكور في الوثيقة، يبدو أن سيبيوس الذي قام بدفع الضريبة في الخزانة المالية الملكـــية في كروكوديلوبوليس، كان ملتزم هذه الضريبة، ولا مجال هنا لافتراض أن كروكوديلوبوليس كانت عاصـــمة إقليم أرسينوي وإنما – وكما جاء في الوثيقة – كانت عاصمة إقليم "باثوريس" التي كان بهاخزانة مالـــية تـــم إيـــداع رســـم العـــبور بها[١٤٠] ويتبين من وثائق عديدة أن رسوم العبور – عوائد المسافرين- (συντάξεις προμίδων) كانت تؤدي إلى الخزائن المالية الملكية في أماكن مختلفة مثل الحيبة و إدفو و ديوسبوليس ماجنا وأرسينوي[١٤١].

---

(134) P. C.Z, 59289, 11.6-21(250 B.C).

(135) P. Tebt, 6, 11. 28-36 (140-139 B.C).

(١٣٦) عـــودة عبد الواحد جودة، المصارف المالية في مصر البطلمية، رسالة دكتوراه، غير منشورة، جامعة عين شمس، ١٩٩١م، ص ١٧٤.

(١٣٧) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص٢٣٢.

(١٣٨) عودة عبد الواحد جودة، المصارف المالية، ص١٧٥.

(139) P. Hib, II, 115.

(١٤٠) عودة عبد الواحد جودة، المصارف المالية، ص١٧٥.

(١٤١) نفسه

وإزاء حرص البطالمة الشديد علي مواردهم من تحصيل الضرائب علي اختلاف أنواعها،فأنه يستبعد أن يكونــوا قد تركوا مسألة نقل البضائع بطرق القوافل أو غيرها من الطرق البرية دون تنظيمها علي نمط يماثل نمط نقلها بالنيل(١٤٢).

وكان الغرض الأساسي من فرض المكوس الجمركية الداخلية هو ملء الخزانة المالية البطلمية بأكبر قدر من عوائد تلك الجمارك، لذلك فقد كانت المكوس الجمركية الداخلية اكثر أهمية من تلك المفروضة لعي البضـــائع القادمة من الخارج(١٤٣) والتي كان الهدف الأساسي منها حسب قول "فريزر" هو حماية الصناعات الوطنــية وبشــكل خاص الاحتكارات الملكية، وكانت تفرض بشكل خاص علي السلع التي لها نظير داخل البلاد(١٤٤) ولوأن "بريو" تري أن الغرض الأساسي من المكوس الجمركية المرتفعة، لم يكن حماية المنتجات المصرية في حد ذاتها، بقدر ما كان الغرض منها حماية موارد الملك البطلمي منها(١٤٥).

ثانياً: العصر الروماني:

بعــد أن تحدثــنا عن الضرائب والمكوس التي كانت مفروضة علي النقل في العصر البطلمي، يأتي الحديث عن الضرائب والمكوس التي كانت مفروضة علي النقل في مصر في عصر الرومان.

أولاً: الضرائب:

فــرض الرومان العديد من الضرائب علي النقل البري والنهري، أي علي البضائع التي تنقل براً من إقلــيم إلى آخر، أو من مختلف الأقاليم إلى الإسكندرية في حالة النقل النهري، أو علي القوافل التجارية التي تنقل البضائع عبر الطريق الصحراوية التي تربط بين النيل والبحر الأحمر، فضلاً عن انهم فرضوا ضرائب عديدة وبأشكال مختلفة علي دواب النقل.

(١) الضرائب المفروضة علي دواب النقل:

عــندما غــزا "أوكتافــيوس" مصر ظلت أغلب أراضي مصر الجيدة في حوزة الإمبراطور الجديد. وتطورت الملكية الخاصة للحيوانات المنزلية بجميع أنواعها، ومن بينها حيوانات النقل، تطوراً تدريجياً يكاد يشبه في جانب منه تطور الملكية الخاصة للأراضي(١٤٦) فقد منح بعض الأفراد حق امتلاك الحيوانات بصفة دائمة في حالة الموافقة علي دفع ضريبة سنوية ثابتة(١٤٧).

ولقــد كــان علـــي ملاك الماشية أن يقدموا تقريراً سنوياً إلى الحكومة بما في حوزتهم من ماشية وخاصة تلك التي تستخدم في النقل وذلك حتى يتسنى للحكومة فرض الضرائب اللازمة عليها.

ولقــد كانت تقارير الماشية (ἀπογραφαί προβάτων) ترسل إلى حاكم الإقليم (الاستراتيجوس) والكاتب الملكي (الباسيليكوجرامتيوس) والي موظفين آخرين تربطهم علاقة بذلك(١٤٨).

---

(١٤٢) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ٣٣١.

(143) Fraser, Op. Cit., p. 149.
(144) Ibid.
(145) Preaux., Op. Cit., p. 376.
(146) Wallace. Op. Cit., pp. 77, 78.
(147) Ibid.
(148) Ibid, pp. 88-90.

تقارير الجمال(ἀπογραφαί καμήλων).

أول تقرير للجمال يمكن تحديده، يعود إلى العام ١٣٦ م. ولقد بلغ عدد تقارير الجمال من العام ١٣٦ م إلـــى ٢١٦- ٢١٧م واحد وثلاثين تقريراً من قري مختلفة، مثل قرية "ديونيسياس" و "كرانيس" ومن مدينة أرسينوي. ولكن الغالبية العظمي من تلك التقارير جاءت من سوكنوبايونيسوس، بداية طريق القوافل التجارية الهامة[١٤٩].

وأول تقريــر للجمـــال[١٥٠] والـــذي يعـــود للعـــام ١٣٤/١٣٦م اعـــد مـــن قبل أحد مربي الجمال (καμηλοτρόφος) من قرية كرانيس ومرسل إلى ستراتيجوس إقليم أرسينوي وهذا التقرير مشفوع بقسم بـــأن هـــذا المربي في حوزته الجمال ما يصل إلى اثنين وسبعين جملاً، وخمس وخمسون منهم كاملي النمو وســـبعة عشـــر، لـــم يكتمل نموهم بعد، كما اشتمل التقرير أيضا علي أسماء ملاك الجمال، ويفترض ناشر الـــبردية أن مربي الجمال، والذي يدعي "ديوسقوروس" يعمل كرئيس أو أكبر أفراد نقابة ملاك الجمال سناً، وقد شاركه في عمل هذا التقرير ستة من أكبر أعضاء النقابة سناً[١٥١].

تقارير الحمير (ἀπογραφαι ὄνων)

لم تكن تقارير الحمير متوافرة بكثرة مثل تقارير الجمال، ويرجع "والاس" قلتها إلى سببين محتملين:

أولاً : أن الحمير لم تكن جميعها خاضعة لفرض الضرائب.

ثانـــياً: أن التقارير الخاصة بالحمير التي تخضع للضرائب، ربما أعدت بطريقة ما تختلف عن تلك التي أعدت بها التقارير الصادرة من ملاك الجمال[١٥٢].

ولقـــد اخـــتلف المؤرخون حول إرسال التقارير الخاصة بالحمير والغرض منها، فبينما يري "ميير" (Meyer) [١٥٣]. أن تقارير الحمير كانت ترسل إلى موظفي الأقاليم (الاستراتيجوس و الباسيليكوجرامتيوس) بغـــرض إعـــداد قوائم بالحمير التي تخضع للضرائب واحتساب قيمة الضرائب المختلفة. فإن"لليويلين"[١٥٤] يـــرفض رأي "ميير" هذا علي أساس أن "ميير" استند علي أن التقارير كانت ترسل إلى موظفي الإقليم بينما ثبت من خلال الوثائق البردية أن التقارير الخاصة بالحمير كانت ترسل إلى جامعي الضرائب، فضلاً عن أن "ميـــير"[١٥٥] افـــترض أن بـــردية (P. Hamb.I.33) كانـــت عـــبارة عـــن قائمة لملاك الحمير العموميين والخصوصـــيين، وان هـــذه القائمة جمعت بغرض فرض الضرائب، بينما يري "لليويلين" أن هذا الافتراض مشكوك فيه، لأن الوثيقة يبدو أنها أعدت بغرض تسجيل محترفي مهنة النقل (ἀνηλάται) وعدد حميرهم التي استخدمت في نقل الغلال وليس بغرض فرض الضرائب[١٥٦].ويري "سباستيان"[١٥٧] (Sijpesteijn) أن

---

(149) Ibid, p. 88.
(150) Husselman, Op. Cit., pp. 55. 56.
(151) Ibid.
(152) Ibid, p. 90.
(153) P. Hamp., I, 33. intro, pp. 145-146.
(154) Llewelyn., Op. Cit., p. 91.
(155) P. Hamp. Loc. Cit.
(156) Llewelyn, Loc. Cit.
(157) Sijpesteijn, p. H., Customs Duties in Graeco- Roman Egypt, Zutphen, (1987) p. 91.

الـــتقارير كانت ترسل إلى جامعي الضرائب بغرض إعفاء الأشخاص الذين يستخدمون حميرهم في الزراعة أو التجارة من دفع ضرائب علي تلك الحيوانات.

ويـــري "والاس" أن تقارير الحمير لم تكن ترسل إلى الاستراتيجوس و الباسيليكوجرامتيوس كما في حالــة الجمـــال. والماشـــية الأخرى (مثل، الأغنام والماعز) بل كانت ترسل مباشرة إلى جامعي الضرائب المفروضـــة علـــي الحمـــير، وإن كـــان هناك بعض التقارير الخاصة بالحمير كانت قد أرسلت إلى موظفي الإقليم(١٥٨).

كمـــا أن "والاس" يـــري أن قيمة الضريبة المفروضة علي ذكر الحمار كانت أعلي أو أقل من القيمة المفروضة علي أنثى الحمار. أو ربما واحداً من تلك الفئات لم تكن خاضعة لفرض الضرائب أو الخدمة في الســخرة(١٥٩) وان الحمـــير المســـتخدمة فـــي الأعمـــال الخاصة بمالكها اختلفت عن تلك التي تم تأجيرها للآخرين(١٦٠).

ويتضـــح أن مـــلاك الحمير كانوا يرسلون تقارير بما في حوزتهم من حمير إلى جامعي الضرائب، فضـــلاً عن إرسالها إلى موظفي الأقاليم بغرض احتساب قيمة الضرائب المفروضة علي تلك الحمير، ولكن يـــبدو أن الحمـــير التـــي كانت تستخدم في الزراعة وربما تلك التي كانت تستخدم في التجارة قد أعفيت من فرض الضرائب، ويبدو أن الحمير التي كانت تخضع للضرائب هي تلك الحمير التي كانت تستخدم في النقل فقط، وبشكل خاص الحمير المملوكة ملكية شخصية، فلا يعقل أن الحمير العامة المملوكة للدولة والتي كانت والتي كانت تستخدم في النقل أيضاً، كانت خاضعة لفرض الضرائب.

بعد أن تناولنا الحديث عن تقارير الدواب التي كانت تستخدم في النقل والغرض منها، ومن الذي كان يرســـلها، ومـــن الـــذي كانت ترسل إليه، سنتناول الآن الحديث عن الضرائب المفروضة علي دواب النقل، وسنكتفي هنا بعرض الضرائب المفروضة علي الحمير والجمال.

(أ) الضرائب المفروضة علي الحمير (Τέλεσμα ὄνων)

لقد كان هناك العديد من الضرائب التي كانت مفروضة علي الحمير منها:

١- ضريبة (πενθήμερος ὄνων)=(عمل الحمير للدولة لمدة خمسة أيام)

وقـــد فرضت فقط علي ملاك الحمير، وكان ملاك الحمير طبقاً لهذه الضريبة، إما أن يقدموا الحمير إلى الدولة لكي تظل تحت تصرفها لمدة خمسة أيام، أو انهم عليهم أن يقدموا إلى صومعة الغلال الملكية كمية مـــن الغـــلال تـــوازي عمل الحمير لمدة خمسة أيام(١٦١) وذلك طبقاً لما جاء في بردية (١٦٢) ذكرت أن بعض الأشـــخاص قـــد قدموا حميرهم للعمل لدي الدولة، بينما آخرون لم يكونوا يملكون حميراً قد قدموا كمية من الغلال تعادل قيمة العمل الذي كانت حميرهم ستؤديه لدي الحكومة.

---

(158) Wallace, Op. Cit, p. 91.
(159) Ibid, p.92
(160) Ibid.
(161) Ibid; Llewelyn, Op. Cit., p. 89
(162) P. Ryl., 195,11.20-25 (2nd Cent AD).

ويشير "لليويلين" إلى أن ملاك الحمير أيضاً كانوا يقدمون إلى الدولة غلالاً أو أموالاً، مقابل إعفائهم من ضريبة الخمسة أيام المفروضة علي الحمير (πενεθήμερος όνων) ويستند في رأيه هذا إلى ما جاء في إحـــدى الـــبرديات حيث أن أحد ملاك الحمير كان عليه أن يدفع ٧/٩٧ من سعر الحمار، أو الحمير التي كان يملكها مقابل إعفاءه من هذه الضريبة(١٦٣) وأيضاً إلى ما جاء في إحدى البرديات(١٦٤) بأن أحد ملاك الحمير دفع ثمانية دراخمات مقابل الإعفاء.

٢- ضريبة الستة دراخمات (εξαδραχμία)

وقد فرضت علي الحمير بقيمة سنوية تعادل ستة دراخمات وكان الملتزمون المختصون بتحصيل هذه الضريبة يطلق عليهم (εξειληφότες) أي محصلو ضريبة الستة دراخمات(١٦٥) والتقارير الخاصة بالحمير كانـــت ترســـل إليهم لتقييم الضريبة المفروضة عليهم وغالبية التقارير الخاصة بالحمير أتت إما من إقليم أوكسيرينخوس أو من إقليم هرموبوليس، و أرسلت إلى ملتزمي ضريبة الست دراخمات (١٦٦) والجدول الآتي يوضح ذلك.

الضريبة	المكان	التاريخ	المرجع
οἱ εξειλφότες τὴν ἑξαδραχμίαν τῶν ὄνων	أوكسيرينخوس	٤-٣ ق.م	P. Oxy, XII, 1457.
οἱ εξειλφότες τὴν ἑξαδραχμίαν τῶν ὄνων	هرموبوليس	٩٣ م	P. S. 1, VII, 785
οἱ εξειλφότες τὴν ἑξαδραχμίαν τῶν ὄνων	هرموبوليس	١١٩م	P. Sarap. 3

وعلـــي الرغم من أن الضريبة كانت تسمي ضريبة الست دراخمات نسبة إلى مقدارها، إلا أن هناك من الوثائق ما يشير إلى أن هذه الضريبة دفعت بمقدار خمسة دراخمات وواحد أوبول(١٦٧).

ويرجع "لليويلين" هذا التناقض بين اسم الضريبة وبين الكمية المدفوعة إلى أن بعض الأشخاص ربما سعوا إلى الإعفاء أو الخصم من جزء من هذه الضريبة(١٦٨).

٣- ضريبة (δίπλωμα όνων):

ويدل اسمها "**ضريبة الترخيص**" (License tax) علي أن دافعها ربما تمتع بالإعفاء من شئ ما(١٦٩) ويشير "لليولين" إلى أن دافعها ربما اعفي من العمل في خدمة الدولة(١٧٠).

(163) Llewelyn., Loc. Cit.
(164) P. Ryl., 195, 1.5.
(165) Wallace, Op. Cit., p. 91.
(166) Llewelyn., Op. Cit., p.91.
(167) Wallace. Loc. Cit.
(168) Llewelyn, Op. Cit., m p. 91.
(169) Wallace, Op. Cit., p. 92.
(170) Llewelyn, Op. Cit., p. 89.

(ب) الضرائب المفروضة علي الجمال (Τέλεσμα καμήλων)

ويــرجع فرضـــها إلى العام من ١٣٦ ميلادية إلى العام ٢١٦ ميلادية وذلك حسب التقارير المتعلقة بالجمال والتي أرسلت من قبل مربي الجمال إلى ستراتيجوس إقليم أرسينوي لاحتساب الضرائب المفروضة عليها[١٧١].

وتشـــير هـــذه التقارير إلى نوعين من الجمال، الجمال الناضجة (Τέλειοι κάμηλοι) والجمال غير الناضـــجة (Πῶλοι κάμηλοι)[١٧٢]. ويشـــير "والاس" إلى أن الجمال غير الناضجة ربما لم تكن تخضع للضـــرائب، علي أساس أنها لم تدرب علي الخدمة في القوافل التجارية وعلي الرغم من ذلك فإنه ليس هناك دليلاً أكيد بأن الجمال الصغيرة في العصر الروماني كانت تعفي من فرض الضرائب لفترة طويلة [١٧٣] وفي إقليم أرسينوي ربما كانت الضرائب المفروضة علي الجمال تقدر بـــ عشرة دراخمات عن الجمل الواحد في العـــام[١٧٤]. ولكن يبدو أن هذه القيمة كانت غير ثابتة حيث نتبين من خلال إحدى البرديات[١٧٥] وهي عبارة عـــن قائمـــة بالمـــبالغ المدفوعـــة من قبل بعض الأشخاص كضريبة علي ما يمتلكونه من جمال. أن قيمة الضـــريبة كانت غير منتظمة أو ليست ثابتة، حيث جاء في هذه البردية أن قيمة الضريبة كانت ١١ دراخمة وذكـــرت هذه القيمة ثلاث مرات "كما جاءت القيمة (٥) دراخمات (٤) أوبول "مرتين"، و(٦) دراخمات، ٢ دراخمة "مرتين"، ودراخمة "مرة واحدة"و(١١) دراخمات خصصت للـــ (φόρος δεύτερος) "إيجار ثان" علـــي الرغم من أن "والاس" يشير إلى عدم وجود دليل علي أن الـــ (φόρος) أو "الإيجار" قد دفع من قبل مستأجري الجمال أو الحمير من الدولة[١٧٦].

(ج) ضرائب الحراسة(Τέλος φυλακία)

كانـــت تفـــرض مقابل توفير الحراسات اللازمة لتأمين البضائع المنقولة أو تأمين المسافرين أنفسهم، وكانت تصرف لإعاشة الحراس الذين يقومون بهذه الخدمات، ومن هؤلاء الحراس.

(١) حراس الصحراء (Ἐρημοφύλακες)

وقد كان وجودهم ضرورياً لحماية القوافل التجارية التي تسافر بين الفيوم وواحات الصحراء الغربية (الصـــحراء الليبيـــة) وقوافل الحمير والجمال التي تمر بين الفيوم و ممفيس[١٧٧] فضلاً عن حماية البضائع المســـتوردة والمصدرة من والي مصر، إذ أن حراس الصحراء كانوا يقيمون في العديد من مراكز أو أبراج الحـــراس والمحطات علي امتداد الطرق الصحراوية وخاصة تلك التي تربط بين النيل والبحر الأحمر وذلك لتأمين المسافرين والبضائع المنقولة عبر تلك الطرق ضد قطاع الطرق واللصوص وجباية المكوس الجمركية منها في الوقت نفسه[١٧٨].

---

(171) Husselman., Loc. Cit.
(172) Ibid .
(173) Wallace. Op. Cit., 89.
(174) Ibid.
(175) P. Lond., II, 468, intro, p. 81.
(176) Wallace, Op. Cit, p. 78.
(177) Ibid, p. 272.
(178) Zitterkopf., and Sidebotham., Op. Cit., p. 166.

وفـــي إقليم أرسينوي كانت ضريبة حراس الصحراء تجبي علي حدود الإقليم، ويفترض "والاس" أن هـــذه الضريبة كانت ضريبة إضافية بلغت ٣% علي المرور بين إقليم أرسينوي وواحات الصحراء الغربية. ولقد جمعت بغرض إعاشة شرطة الصحراء، ومع أنه ليس هناك دليل علي أن هذه الضريبة قد فرضت علي البضائع المنقولة إلا أنه ليس من الممكن ألا تكون هذه الضريبة قد فرضت ،خاصة وأنه في وقت الثورات ووقت زيادة هجمات اللصوص وقطاع الطرق، كان وجود شرطة الصحراء ضرورة لا غني عنها(١٧٩).

إن ضـــريبة حـــراس الصـــحراء، وهي الوحيدة من بين الضرائب المفروضة في محطات المكوس الموجودة علي حدود إقليم أرسينوي التي كانت تجبي علي الجمال والحمير التي لم تكن تحمل حمولات، ولم يكونـــوا أنفســـهم بغرض التصدير. وكانت هذه الضريبة علي الحمير التي لا تحمل حمولات تقدر بدراخمة واحـــدة، وعلـــي الجمـــال التـــي لا تحمـــل حمولات بقيمة (٢) دراخمة(١٨٠) فكانت الجمال التي تسافر بين "بروسوســـوبيس" (Προσοπίτος) في الدلتا وبين سوكنوبايونيسوس في أرسينوي، تفرض عليها ضريبة قدرهـــا ٨ دراخمـــات(١٨١). ولابد أن هذه الضريبة قد حصلت علي تلك الإيصالات المستخرجة من محطات المكـــوس القائمـــة علي حدود الأقاليم الثلاثة التي مرت بها الجمال أثناء رحلتها، مقابل السماح لها بالمرور، ويفترض "والاس" أن الثمانية دراخمات التي حصلت علي الجمال كانت ستة دراخمة ضريبة علي الجمال و دراخمتان لصالح ضريبة حراس الصحراء(١٨٢).

(٢) **حراس النهر** (Ποταμοφύλακες)

اتســـمت عملـــيات الـــنقل النهري منذ القرن الأول الميلادي بالسمة العسكرية فقد شارك الجنود في الإشـــراف علـــي الســـفن المحملة بالبضائع في النيل(١٨٣) وتذكر لنا الوثائق انه في عام ١٣م، كان المرافق لشـــحنات القمح كحارس أو (إيبيلوس) لها جندي من الكتيبة الثانية والعشرين. وفي عام ٤٢ رافق قائد المائة (هكاتونتارخـــي) (Ἑκατοντάρχη) حمولـــة سفينة من القمح كانت مبحرة من النيل كحارس أو إيبيلوس لها(١٨٤) كما تشير إحدى البرديات(١٨٥) والتي تعود إلى عام ٧٧م، إلى أن حارس من الفيلق الثاني كان يرافق سفينة محملة بالبضائع في رحلتها إلى الإسكندرية.

وكانـــت مهمة هؤلاء الحراس حماية السفن وما تحمله من بضائع ضد أي خطر قد تتعرض له أثناء رحلتها(١٨٦).

ومـــن أجـــل الإنفـــاق علي حراس النهري كانت تجبي ضريبة (ὑπερ ποταμοφυλακίδων) خاصة بهم يطلق عليها اسم" بوتاموفيلاكيدون" **أو "ضريبة الحراسة النهرية"**، والتي اختلفت قيمتها من مكان لآخـــر فمـــن نقش من الفانتين كانت تجبي بمقدار دراخمة واحدة وثلاثة أوبولات أو دراخمة واحدة وأربعة أوبـــولات، وذلك بعد عام ١٢٨م، وفي جنوب غرب طيبة كان مقدارها أربعة أوبولات في عام ٧٦م، وفي

(179) Wallace, Loc. Cit.
(180) Ibid.
(181) P. SP. XX11, 140.
(182) Wallace. Op. Cit, pp. 272-273.
(183) Alston, Op. Cit., p.80.
(184) Ibid.
(185) P.Oxy., 276, 11.8-9.
(186) Ibid, p. 265.

الفيوم اختلفت من قرية إلى أخرى. ففي قرية يوهيميريا مثلاً كانت واحد ونصف أوبول، وفي سوكنوبايونيسوس كانت واحد أوبول، وبالرغم من ذلك وجد إيصال في سوكنوبايونيسوس يرجع إلى العام ١٧٤م قيمته دراخمة واحدة وأربعة وثلاثة أرباع الأوبول[١٨٧] وربما تزايدت القيمة بمرور الوقت.

وبالإضافة إلى ضريبة حراس النهر كانت تجبي ضريبة كانت تسمي ضريبة محطات الحراسة النهرية، وكانت تجبي من أجل الإنفاق علي بناء وصيانة محطات الحراسة النهرية[١٨٨].

(ج) ضرائب نقل المحصول (φορέτρον)

لقد فرضت الدولة العديد من الضرائب علي نقل المحاصيل، بمراحله المختلفة، ومنها:

(١) ضريبة النقل علي ظهور الحمير (φορέτρον ονηλάται)

وقد فرضت في العصر البطلمي وكانت تدفع من أجل تكلفة النقل البري (ονηλάται) عند نقل المحصول من الحقل إلى صومعة الغلال الملكية وذلك علي ظهور الخمير وظلت قائمة في العصر الروماني[١٨٩].

(٢) ضريبة نقل الأنونا (للمواد التموينية) (φορέτρον εὐθηνίας)

وكانت في العصر البطلمي عبارة عن إمدادات مخصصة لإطعام سكان الإسكندرية. وفي العصر الروماني، استخدمت الأنونا لإطعام أهالي الإسكندرية بالإضافة إلى إرسال الأنونا العسكرية والمدنية إلى روما[١٩٠] ومن المفضل أن نربطها بأول ظهور للقب "يوثينيارخيس" (εὐθηνιάρχης)[١٩١]. ويعني "**مراقب التموين**" وهو أحد المناصب البلدية التي أنشأها الإمبراطور أغسطس (٢٧ ق.م – ١٤م)[١٩٢].

ولقد كانت عقوبة تصدير الحبوب من مصر الوسطي سواء إلى مصر السفلي أو العليا، هي الموت وذلك في حالة إذا ما كانت هناك تعليمات بإرسالها إلى الإسكندرية[١٩٣] وذلك ربما يوضح لنا مدي أهمية الأنونا بالنسبة للأباطرة الرومان.

وكانت إمدادات الغلال المهمة الرئيسية لمجلس البلدية، وأصحاب المناصب البلدية[١٩٤].

(٣) ضريبة ألنقل العامة (δημόσια φορέτρα)

ويبدو أنها كانت خاصة بنقل الغلال من صوامع الغلال إلى الوجهة الأخيرة للغلال أو علي الأقل المتجهة إلى المحطات التي تقع بالقرب من النهر وخصوصاً عندما اصبح النقل خدمة إلزامية[١٩٥]. وربما كانت هذه الضريبة تجبي كضريبة إضافية أو تكميلية، لتغطية أي عجز في تكاليف النقل. ولقد دفعت هذه الضريبة من قبل مستأجري الأراضي الملكية والأراضي الخاصة[١٩٦].

---

(187) Wallace, Op. Cit., p.151.
(188) Kunderewicz, Op. Cit. p343.
(189) P. Oxy, IV, 740, col., II, 1119-25 (A.C 200).
(190) El Mosallamy, Op. Cit., p. 113.
(191) Ibid.

(١٩٢) ايدرس بل، المرجع السابق، ص ص ١٠٢– ١٠٣.

(193) Wilcken., Grund., p. 367.
(194) P. Oxy, 14 (3rd Cent. AD)
(195) El Mosallamy, Op. Cit, p. 114.
(196) Rostovtzeff., SEHRE, p. 483.

(٤) **ضريبة الغلال الإضافية** (προσμετρούμενα)

لقـــد وضع الرومان مقاييس عالية للغلال التي سوف يتم شحنها إلى روما، لذلك فقد حرص الرومان علـــي أن تكون الغلال التي يقدمها دافعو الضرائب نظيفة غير مغشوشة ومنخولة. ولهذا السبب أيضاً فرض الرومان هذه الضريبة، كمكيال إضافي يضاف إلى الشحنة لتغطية أي عيب قد يظهر بالشحنة، بأن تكون مثلاً غـــير نظـــيفة أو مغشوشـــة أو بهـــا تراب أو بها نقص في الوزن. ومن ثم فإن هذه الضريبة تعوض تلك العـــيوب(١٩٧). فضـــلاً عـــن أن تلـــك الضريبة كانت تفرض لتغطية تكلفة نقل الحزم (δραγματηγîας) والأجولـــة (σακκηγîας) التـــي كانـــت تـــنقل عن طريق الحمير والجمال من الحقل إلى صوامع الغلال المحلية(١٩٨).

(٥)**ضريبة نقل الحزم** (δραγματηγία)

ويـــبدو أنها كانت مفروضة علي مستأجري أراضى الدولة وذلك لتغطية تكلفة نقل أجولة الغلال من الحقل عن طريق دواب النقل الخاصة بالدولة(١٩٩).

(٦) **ضريبة نقل الأجولة** (φόρετρον σακκηγίας):

ويـــبدو أن هذه الضريبة كانت مفروضة علي مستأجري الأراضي العامة والخاصة(٢٠٠) وكانت هذه الضريبة يتم توصيلها أحياناً مع ضريبة (δημόσια φόρετρα)(٢٠١).

(٧) **ضريبة الفرق/أو الاختلاف** (διάφιρον φόρετρον)

ويبدو أنها كانت ضريبة تكميلية لتغطية أي عجز في تكاليف النقل(٢٠٢).

(٨) **ضريبة** (φόρετρα ἐπικλασμοῦ) = **(تقليم أشجار الفاكهة /أو التطعيم)** (*)

لـــيس واضـــحاً تمامـــاً الغـــرض الذي فرضت من أجله هذه الضريبة ولكن ربما فرضت علي نقل المحاصيل من صوامع الغلال إلى النهر(٢٠٣).

(٩) **ضريبة النقل السريع** (φόρετρον ἐπισπουδασμοῦ).(*)

وكانـــت خاصـــة بالنقل عبر النهر من الميناء إلى الإسكندرية، وكما يبدو من اسم هذه الضريبة أنها خاصة بالخدمة العاجلة لنقل الغلال(٢٠٤) ولقد ذكرت هذه الضريبة في العديد من الوثائق(٢٠٥) وكانت تدفع في

---

(197) Schuman., V.B., " Taxes in Kind in Roman Egypt", SOACRP, III, (1953) pp.301-304.
(198) El Mosallamy, Op. Cit, p. 115.
(199) Schuman, V.B., "The Basis of Accounting Practices in the Karanis Tax Rolls" Aeg. 32 (1952) p. 251.
(200) El Mosallamy, Op. Cit, p. 115.
(201) P. Tebt., 376, 1, 25, (140 A.D)
(202) El Mosallamy, Op. Cit., p. 115.

(*) هذه ترجمة أ.د/ السعدني للمعني اليوناني للضريبة.

(203) P. Tebt., 470. (A.D 111-112); P. Lond. 332, 1-4 3rd cent A.D.

(*) يري أ.د/ السعدني أنة من الممكن أن يكون معناها أيضا "تربية النحل"- وهو الاسم الأرجح بالنسبة- حيث أن ضمها إلى الضرائب الإضافية، وضرائب الحزم والأجولة يؤكد هذا المعني حيث كان جميعهم يتم داخل الأرض نفسها.كما يري أيضا أنه من غير المعقول أن تدفع الحكومة الرومانية لأحد مقابل النقل السريع لهذه الغلال إلى مخازنها في الإسكندرية، لأنها هي المستفيدة.

(204) Henne., Op. Cit. p.384.
(205) P. Tebt 311. (A.D 134); p. Amh. 901, 1.18; p. Tebt, 337, 1.28 A.D 210; BGU. 1613 (a); PSI 1134; 1124; 901; UPPS, 1,1.4,5.

بعـض الأحيان نقداً[٢٠٦] وفي أحيان أخرى عيناً[٢٠٧] وكانت في بعض الأحيان يتم توحيدها مع ضريبة الـ (προσμετρούμενων)[٢٠٨] وأحـيانا أخـرى مـع ضـريبتي الـــ (δραγματηγίας) والـــ (σακκγηίας)[٢٠٩].

(١٠) **ضريبة النقل** (φόρετρον).

وكانت تفرض علي نقل الغلال برأمن الصوامع إلى الميناء ونتبين ذلك من خلال إحدى البرديات[٢١٠] حيـث نجد أن هذه الضريبة فرضت نظير نقل كمية من القمح والشعير من صوامع غلال قسم بوليمون إلى الميناء.

(١١) **ضريبة النولون** (ναῦλον)

ويبدو أنها كانت تجبي علي نقل الغلال من ميناء الإقليم إلى الميناء الرئيسي في الإسكندرية [٢١١] كما يـبدو أن ضـريبة النولون هذه وضريبة الـ (φόρετρον) قد استخدمتا نوعاً ما بطريقة التبادل أي وضع أحدهما أو استعماله مكان الآخر[٢١٢].

(١٢) **ضريبة الـ**(σιτολογικόν)

وكانت تفرض علي المزارعين مقابل وزن الغلال الخاصة بهم، وهي مصطلح جديد ربما كان يعني الإكرامـيات أو "البقشيش" ويبدو أن أمناء المخازن (σιτολογοι)كانوا يحصلون عليها مقابل قيامهم بوزن الغلال[٢١٣].

(١٣) **ضريبة** (σιτομετρικόν)

وكانت تفرض لصيانة مكاييل الغلال.وكانت موجودة في العصر البطلمي [٢١٤].

ثانياً :المكوس الجمركية:

لقـد ارتـبط النقل ارتباطاً وثيقاً بالتجارة، إذا أن البضائع والسلع التجارية تحتاج إلى عدد ضخم من وسـائل النقل البرية منها أو المائية؛ لذلك فقد فرضت المكوس الجمركية علي البضائع، وكذلك علي وسائل الـنقل التـي تحملهـا مـن مكان لآخر، ولقد خضعت التجارة داخل البلاد وخلالها إلى نوعين من المكوس الجمركية:

النوع الأول: المكوس الجمركية الخارجية.

وهي التي تجبى علي البضائع القادمة من الخارج. وكانت تجمع علي حدود البلاد.

النوع الثاني: المكوس الجمركية الداخلية.

---

(206) BGU, 1613 (a)
(207) PSI 134; 1124; UPPS,1,1.4,5.
(208) P. Tebt. 311, 11.22-24.
(209) P. UPPS. 5.
(210) P. Col, 1recto 4, col., 1, 11.4-7.
(211) P. Yale, 445,1.4.
(212) Welles., Op. Cit., p.109.
(213) P. Oxy, Iv, 740, col., II, 11.22-23 notes. p.239.
(214) Ibid.

وهــي التــي كانــت تجبي علي البضائع الداخلية التي تنقل داخل البلاد من إقليم إلى إقليم، وكانت المكــوس الجمركية الخاصة بها تجمع في الحدود الشمالية والجنوبية لإبستراتيجيا (ἐπιστρατηγία) إقليم هيبتانوميا و أرسينوي، وكذلك علي صادرات وواردات العديد من الأقاليم الأخرى(٢١٥).

وفــي **العصر الروماني** كان هناك العديد من محطات المكوس الجمركية، ومعظمها كان موجوداً في العصر البطلمي، ومنها محطة المكوس أو مركز الحراسة (φυλακή) الموجود في هرموبوليس ماجنا وفيه كانت تجبي مكوساً علي البضائع القادمة عبر النيل من منقطة طيبة(٢١٦) كما كان هناك أيضاً مركزاً للحراسة في سخيديا (Σχέδια)(٢١٧).

كمــا كــان هــناك محطة للمكوس الجمركية في ممفيس، و كرانيس، و فيلادلفيا، و باكخياس، و سكنوبايونيســوس و إقلــيم أوكسيرينخوس وغيرها من محطات المكوس المنتشرة عند حدود الأقاليم ونهاية طرق القوافل وكذلك في الموانئ النهرية والبحرية، علي امتداد الطرق الصحراوية(٢١٨).

أولاً: مكوس ميناء ممفيس (λιμένος Μέμφιδος)

لقد خدمت ممفيس كميناء هام، القرى الشمالية لإقليم أرسينوي. وتلقي هذه المكوس الرومانية الجديدة الضوء علي الحمولات التي كانت تنقل عبر البر وعبر الماء من خلال ممفيس(٢١٩).

لقــد ثبتــت المكــوس الخاصة بميناء ممفيس (λιμένος Μέμφιδος) من خلال العديد من الإيصالات من إقليم أرسينوي(٢٢٠) وكذلك من خلال العديد من برديات إقليم أوكسيرينخوس، ولقد جمعت هذه المكــوس علي كل من الواردات والصادرات التي تعبر من خلال ممفيس، وكذلك علي البضائع المنقولة براً بيــن الفــيوم وممفيس، وكانت المكوس تدفع في محطات المكوس في القرى التي تقع بالقرب من حدود إقليم أرسينوي، حيث أن الإيصالات المتعلقة بالصادرات، صدرت عن طريق محطات المكوس تلك، وأنها قدمت إلــى الميناء الرئيسي في ممفيس، و الغرض من جباية تلك المكوس علي البضائع قبل أن تصل إلى ممفيس وهــو الرغبة في تجنب التأخير علي البضائع قبل أن تصل إلى ممفيس وهو الرغبة في تجنب التأخير الناتج عن ازدحام الميناء(٢٢١).

ولدينا إيصال صادر من محطة مكوس سوكنوبايونيسوس يتعلق بدفع مكس ميناء ممفيس جاء فيه:-

"حــورس دفــع فــي محطــة مكــوس سوكنوبايونيســوس المكــس الخــاص بميــناء ممفيس (λιμένος Μέμφες) مــن أجــل تصدير (ἐξαγωγή) ستة أرادب من نبات البيقة (نبات علفي) (ὀροσός)(٢٢٢).

---

(215) Wallace, Op. Cit., p. 254.
(216) Strabo., 17. 1.41.
(217) Ibid, 17.1.16.
(218) Wallce., Op. Cit., pp. 258-276.
(219) Fadia Abou Baker, Op. Cit., p. 104.
(220) Ibid .
(221) Wallace, Op. Cit., p. 258.
(222) P. Fay., 69 (2nd 3rd Cent. A.D).

و إيصال آخر صادر أيضا من محطة مكوس سوكنوبايونيسوس جاء فيه:

"دفع إلى محطة مكوس سوكنوبايونيسوس من أجل ميناء ممفيس، تصدير حمولة حمار، أردب من الزيتون الطازج، وأردب آخر من التمر"(٢٢٣).

وإيصال آخر صادر من محطة مكوس باكخياس، جاء فيه:

"دفـع فـي محطة مكوس باكخياس المكس الخاص بميناء ممفيس من قبل بائيسيس (Παεσίς) للاستيراد (ἰσάγων) علي خمسة حمير، ثمانية وعشرون من جرار النبيذ(٢٢٤)"

وفي إيصال آخر صادر من محطة مكوس كرانيس، جاء فيه أن مكساً خاصاً بميناء ممفيس دفع من قبل رجل يحمل معه عشرة أرادب من القمح من كرانيس إلى ممفيس علي جمل ومهر(٢٢٥).

ولكن من سوء الحظ فإن أين من الإيصالات السابقة والخاصة بميناء ممفيس لم يذكر لنا مبلغ المكس، ولكن من إيصالات أخرى صادرة من بوابة المكوس (πυλη) في باكخياس من أجل مكس ميناء ممفيس دفع مـن قـبل بائيسـيس فـي الإيصال الأول علي تصدير سعف النخيل، ثلاثة أرادب في الإيصال الآخر دفع أردبين(٢٢٦).

ولقـد ذكر"والاس" أن قيمة المكس الخاص بميناء ممفيس يبدو أنه كان بواقع ٣% من قيمة الحمولة سواء المصدرة أو المستوردة(٢٢٧) .

وفـي إحـدى الـبرديات (٢٢٨) التي تعود إلى العام ١٠٤م، وهي عبارة عن تقرير شهري للمكوس الجمركـية في إحدى قري أرسينوي (ربما كانت باكخياس(*)) فرض مكس علي الصادرات والواردات التي تعبر من خلال ميناء ممفيس، ولقد فحص هذا التقرير في الميناء الرئيسي في ممفيس.

ويـرجح كـل مـن "والاس" (٢٢٩) "و جونسـون" (٢٣٠) أن هذا المكس الذي فرض علي الصادرات والواردات، الواردة في البردية هو مكس ميناء ممفيس . ولقد فرض هذا المكس علي ما تحمله دواب النقل، وبخاصـة الحمير من سلع سواء بغرض التصدير أو الاستيراد (مثل القمح، والعدس، والشعير، والفاصوليا، والـتمر، والملح، والزيتون، والسمك، والكرات، والنبيذ، وزيت الزيتون، والصوف، والبيقة، والثوم، وبذور الخضـراوات، والجلد، والحديد، والخشب) كما فرض علي استيراد وتصدير الخيول والحمير(٢٣١). ولقد بلغ إجمالي الإيصالات الخاصة بمكس ميناء ممفيس في هذا الشهر، وهو شهر توت ألف وتسعة دراخمة وواحد أوبول وهو المبلغ الذي أرسل إلى الخزانة العامة(٢٣٢).

---

(223) B.G.U. 2105 (A.D. 114)
(224) P.Fay., 74 (2nd. 3rd Cent A.D).
(225) P. Amh., 116(A.D 78).
(226) Fadia Abou Baker, Op. Cit, p. 106.
(227) Wallace, Op. Cit .p258.
(228) SB, 7365(A.D 104).

(*) حسب رأي "والاس" ولكن "جونسون" يرجح أنها فيلادلفيا"

- Wallace. Op. Cit.p.258.
- Johnson, Op. Cit.p.296.

(229) Wallace. Loc. Cit .
(230) Johnson, Loc. Cit.
(231) SB. 7365.
(232) Ibid.

وهناك بردية(٢٣٣) تعود إلى العام ١٥٠م وهي أيضاً عبارة عن تقرير للمكوس الجمركية في قرية سوكنوبايونيسوس بإقليم أرسينوي. ولقد شمل هذا التقرير المكوس المفروضة علي البضائع المصدرة والمستوردة خلال خمسة اشهر (هاتور- وكيهك- وطوبة- وأمشير- وبرمهات) وهذه المكوس هي مكوس ميناء ممفيس، ولقد بلغ إجمالي الإيصالات الخاصة بمكس ميناء ممفيس خلال الأشهر الخمسة ١٢١٣ دراخمة.

وفي إحدى البرديات(٢٣٤) المؤرخة بالعام ١٣٩ ميلادية – وهي من أهم الوثائق التي تتعلق بالمكوس الجمركية – شكوى مقدمة إلى ابستراتيجوس من شخص يدعي بابوس (Παβοῦς) من قرية سوكنوبايونيسوس يعمل حارساً(*) (ἀραβοτοξότης)(*) في محطة مكوس نفس القرية وهذه الشكوى بخصوص اختلاس أموال من الخزانة العامة من قبل شخص يدعي بوليديوكيس (Πολύδευκης) وآخر يدعي هارباجاثيس (Ἁρπαγάθης)، والاثنان يعملان حراسا في نفس محطة المكوس، ويبدو أن الأموال التي تم اختلاسها خاصة بمكس ميناء ممفيس، ولقد قدمت هذه الشكوى في البداية إلى مشرفي النومارخية. (المحافظة)(τῆς νομαρχίας ἐπιτηρηταί) ولكن يبدو أنه لم تتخذ خطوات جادة حيال أي من الحارسين المختلسين، مما حمل صاحب الشكوى إلى تقديمها إلى الإبستراتيجوس.

بالإضافة إلى أن مكس ميناء ممفيس فرض علي الحمولات التي تنقل براً، فقد فرض أيضاً علي الحملات التي تنقل عبر القنوات المائية إلى النيل، وخير دليل علي ذلك بردية(٢٣٥) تعود إلى القرن الثالث الميلادي، وهي عبارة عن دفعات من أجل ميناء ممفيس من عاصمة الإقليم أرسينوي وقري إيباس (Ἀπίας) و إسكندرية نيسوس (Ἀλεξάνδρι Νῆσος) و هرموبوليس و ثيوكسينيس (Θεωξῆνις) و ماجيس (Μάγαις) و فيلاجريس (Φιλάγρις) وجميعهن يقعن في قسم ثيميستيس بإقليم أرسينوي.

وفي بعض تلك الأماكن بعض من قوافل الحمير والجمال بدأت رحلتها، أحياناً، عن طريق البر إلى ممفيس، ولكن ما يحملونه من بضائع، كان في الغالب يتم شحنه إلى ممفيس عن طريق المراكب النهرية التي تمر عبر الترع(٢٣٦).

وفي هذا الجدول (بناء علي ما ورد في البردية) قيمة المكس الخاص بميناء ممفيس الذي يجبي في القرى السبعة.

---

(233) P. Lond., III, 1169. (150 A.D).
(234) P. Amh, 77. (139 A.D).

(*) أو تعني رامي السهام العربي ، مما يعني تفوق العنصر العربي ، بخاصة الأقباط، في رمي السهام بالأقواس ./راجع محمود السعدني ، "العرب عند ديودروس " المؤرخ العربي . ٢٠٠٠م.

(*) جاء ذكر هذه الوظيفة أيضاً (ἀραβοτοξότης) في برديات:

- SB, 7365;
- P. Lond, III. 1169.

(235) P. Lond, III, 1107, intro, p. 47.
(236) Wallace, Op. Cit., p.261.

القرية	الإقليم	القسم	دراخمة	أوبول	خالكي
إيباس	أرسينوي	ثيميستيس	٤٠	–	٦
أرسينوي	عاصمة الإقليم	–	٨١	–	٦
إسكندرية نيسوس	أرسينوي	ثيميستيس	٤٠	–	٦
هرموبوليس	"	"	٤٠	–	٦
ثيوكسيتيس	"	"	٤٧	٣ ٢/٤	–
ماجيس	"	"	٨٠	١ ١/٢	–
فيلاجريس	"	"	٨٠	١ ١/٢	–

ونلاحــظ من خلال هذا الجدول أن المبالغ المفروضة من أجل ميناء ممفيس في أرسينوي العاصمة وقري ماجيس و فيلاجريس متساوية تقريباً، وأكبر من المبالغ المفروضة في قري إيباس وإسكندرية نيسوس و هرموبولــيس والتي بلغت ٤٠ دراخمة ٦ خالكي ويفترض "والاس" أن تلك المبالغ الخاصة بميناء ممفيس تم جبايتها علي حمولات السفن من تلك الأماكن خلال فترة محددة من الوقت(٢٣٧).

ولقــد ثبت وجود الضريبة الخاصة بميناء ممفيس في إقليم أوكسيرينخوس أيضا وتبين لنا ذلك من خــلال إحــدى بــرديات أوكسيرينخوس(٢٣٨) والمؤرخة بالعام ١٨٢م العام الثاني والعشرين (ربما من حكم الإمبراطور كومودوس) وقد جاء فيها:

"العام الثاني والعشرون، السابع والعشرون من شهر بؤنة علي حساب ما يملكه يوليوس سيرابيون (Ἰούλιου Σαραπίωνος) دفع إلى كالياس (Κάλλεας). قبطان (κυβερνήτης) من أجل مكوس ممفــيس (εἰς Τέλη Μέμφεως) علــي شــحنته التــي تــبلغ تســعون (٩٠) بروســوبيت (Προσωπιτων)(*) مــن الزيــتون (ἐλαιάς) مرســلة من إقليم أرسينوي ، وسبعة جرار وعشرون صندوقاً من العسل، من أجل كلاوديا إيسيدور (Κλαύδια Ἰσιδώρα) بمفردها، مائة وستون دراخمة، وهو الذي سوف يدفع الحساب. دعه يدفع الحساب إلى سيرابيون، ستة عشرة دراخمة (١٦ دراخمة)"

في هذه البردية نجد أن مبلغاً قدرة مائة وستون(١٦٠) دراخمة دفع مقدماً لربان سفينة، لكي يستخدم في دفع مكس ميناء ممفيس (Τέλη Μέμφεως) علي تسعين مكيال من الزيتون والعسل.

وفي إحدى برديات أوكسيرينخوس أيضاً(٢٣٩) المؤرخة بالقرن الأول أو الثاني الميلادي تحتوي علي حساب نقل كمية من القمح من أوكسيرينخوس إلى ممفيس عبر النيل. ولقد احتسبت قيمة المكس علي حمولة مركبين من القمح علي هيئة عمودين في البردية.

الحمولة الأولى: (العمود الأول) قدرت بـــ (٥٥٠) أردباً دفعت مكساً قيمته(٤٤) دراخمة.

الحمولة الثانية: (العمود الثاني)(٥٤٠) أردب دفعت (٤٣) دراخمة بواقع (٨) دراخمة لكل مائة أردب

---

(237) Ibid.

(238) P. Oxy, 919, ll.1-11(A.D 182?)

(*) هذا المكيال مشتق من إقليم (Προσωπιτων) أحد أقاليم الدلتا

راجع/.Ibid Comment Line, 5, p. 283 -.

(239) P. Oxy, 1650, col., 1, 11.1-3, col., II,11,1-3. (1st or 2nd Cent. A.D).

وفـــي بردية ثالثة[240] من برديات أوكسيرينخوس، نجد أن شحنة دفعت من أجل ميناء ممفيس مكس قدره مائة وتسعة عشر دراخمة.

وفـــي بـــردية رابعـــة[241] من أوكسيرينخوس تعود إلى القرن الثالث الميلادى. نجد أن قيمة المكس الخاص بميناء ممفيس علي شحنة من النبيذ مرسلة من أوكسيرينخوس إلى ممفيس بلغ ثلثمائة دراخمة، وكانت كمية النبيذ أربعمائة جرة (من الفخار) (Κεραμίων) أي أن الشحنة دفعت ٢/١ ٤ أوبول علي كل جرة.

ونلاحـــظ أن القـــيمة المأخوذة كمكس علي النبيذ، والتي بلغت ثلثمائة دراخمة كانت كبيرة علي غير العادة، حيث أنها كانت نقل عن تلك القيمة التي جاءت في البرديات السابقة بكثير[242].

ثانياً: محطة مكوس هرموبوليس ماجنا:

تقـــع هرموبولـــيس علـــي الحـــدود الجنوبية لإقاليم السبعة "هيبتانوميا"، كما أنها تفصل إستراتيجيا هيبتانومـــيا و أرســـينوي من إستراتيجيا طيبة، وكانت هذه المحطة موجودة منذ العصر البطلمي حيث جاء ذكرها عند أجاثارخيديس (Agatharchides)[243].

وذكر "سترابون" أنه في أقصى جنوب إقليم هرموبوليس كان هناك مركز للشرطة (φυλακή) وفيه كانـــت تجبـــي مكوس عن البضائع المرسلة عبر النيل من منطقة طيبة. وأطلق سترابون عليه مركز شرطة هرموبولـــيس[244]. ولـــيس معـــروفاً إذا مـــا كانـــت البضائع المشحونة عبر النهر قد خضعت للمكوس في هرموبوليس ربما فشل سترابون في ذكر ذلك، ولكن نظراً لأن التجارة المنقولة عبر النهر كانت اكثر أهمية يحتمل أن مكوساً قد جبيت عليها[245].

ثالثاً: مكوس أخرى:

١ – مكس الخمس والمراقبة (ἐπιστατειάς καὶ πεμπτης)

ويعني اسم هذين المكسين أنهما كانا من أجل المراقبة والخمس (٥/١) ويـــبدو أن مكـــس الخمـــس (πεμπτης) كـــان مكساً إضافياً قدر بـــ٢٠% وكان يجبي علي المبالغ الخاصة بمكس ميناء ممفيس علي الحمولات الصادرة والواردة. أما مكس الإبستاتيا (ἐπιστάτεια) (المراقبة / الإشراف) فكان يفرض علي الحمولات من أجل إعاشة المشرفين الذين كانوا يشرفون علي الحمولات[246].

ولقـــد جـــاء ذكـــرها في بردية [247] تعود إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي، نتبين منها أن هذين المكسين كانا يجبيان علي المبالغ الخاصة بميناء ممفيس. كما نجد أيضاً انهما جبيا في أرسينوي عاصمة إقليم أرســـينوي وكذلك في بعض القرى التابعة لقسم ثيميستيس التابع لإقليم أرسينوي والجدول الآتي يوضح ذلك بالإضافة إلى قيمة مكس الإبستاتيا.

---

(240) P. Oxy, 1650 (a), 11.1-2.
(241) Ibid,1651,1.1.
(242) Wallace, Op. Cit., 264
(243) Ibid, pp. 258, 268.
(244) Strabo.,17,1.141.
(245) Wallace, Op. Cit., p. 258.
(246) Ibid. p.261.
(247) P. Lond, III, 1107.

القرية	الإقليم	القسم	دراخمة	أوبول	خالكي
إيباس	أرسينوي	ثيميستيس	٢٨	٢	٢
أرسينوي	عاصمة الإقليم	–	٥٦	٣	٦
إسكندرية نيسوس	أرسينوي	ثيميستيس	٢٨	٢	٢
هرموبوليس	"	"	٢٨	٢	٢
ثيوكسينيس	"	"	١٥٣	٥	٢
ماجيس	"	"	٥٦	٥	٢
فيلاجريس	"	"	١٩٩	١	٤

ويذكـــر "والاس" أن المشرفين الذي جبي من أجلهم هذا المكس ربما كانوا يقيمون في منطقة ما علي القـــناة التـــي تمـــر خلالهـــا الســـفن الخاصة بأي من تلك القرى (المذكورة بالجدول السابق) [٢٤٨] وإن كان "جونسون" يفترض أن تلك المكوس فرضت بغرض دفع المرتبات الخاصة بالحراس الذين يعملون بمحطات المكـــوس الموجودة في تلك القرى[٢٤٩] وإن كان رأي "والاس" هو الأرجح لأن كلمة (ἐπιστάτεια) تعني "مكس الإشراف" وليس مكس الحراسة "(φυλακία)".

ولقـــد كـــان مكـــس الخمـــس (πέμπτης) أي ٢٠% مـــن مكس ميناء ممفيس، و مكس الإشراف (ἐπιστάτεια) عادة حوالي نصف قيمة ضريبة ميناء ممفيس[٢٥٠].

ونلاحـــظ مـــن خـــلال الجدول السابق أن قيمة المكس في حالة الشحن عن طريق السفن من قريتي ثيوكســـينيس و فـــيلاجريس قد تضاعفت ١/٤ ٤و ١/٢ ٦ مرة علي التوالي. هذه المضاعفة في القيمة الخاصة بمكس الإشراف ربما نتج عن مخالفة النظم الخاصة بالمكوس. وعندما يتم اكتشاف مثل هذه المخالفة يتطلب الأمر تفريغ الحمولة وتفتيشها بدقة، لذلك فإن الأجرة الخاصة بمكس الإشراف كانت تزيد بشكل طبيعي[٢٥١].

(٢) مكس (ἐρουνητικοῦ)

و كان يفرض من أجل المفتشين الذين يقومون بفحص المكوس أو تفتيشها، ولقد جاء ذكره في العديد مـــن بـــرديات أوكســـيرينخوس، بلـــغ في إحداها ٤ دراخمة[٢٥٢]، وفي ثانية فقدت قيمته[٢٥٣]، وفي ثالثة ٤ دراخمة[٢٥٤]. وفي نفس البردية جعل مكس خاصاً للمفتشين قدر بـــ دراخمة واحدة وأوبول[٢٥٥].

---

(248) Wallace, Loc. Cit.
(249) Johnson, Op. Cit, p. 608
(250) Wallace, Op. Cit., p. 262.
(251) Ibid.
(252) P. Oxy, 1650, col., 1.1.6, col.,2,1.6.
(253) Ibid, 1650 (a)1.7.
(254) Ibid, 1651, 1.2.
(255) Ibid, 1.18.

(٣) مكس القانون الجمركي (νόμος Τελωνικός) (أو أنظمة المكوس)

وكـــان يجـــبى علـــي البضـــائع المنقولة عبر النيل، وكذلك علي البضائع القادمة عبر موانئ البحر الأحمر(٢٥٦)، مقابل تفريغ وفحص حمولة التجار (ἔμποροι)وفي حالة عدم اقتناع موظف الجمرك المسئول (Τελώνης) ببـــيان الحمولة أو شك في التصريح الموجود مع التاجر، أو اكتشف أي شئ غير مصرح به كـــان يقوم بمصادرته. فإذا ما ثبت صحة التصريح تعين علي موظف الجمرك أن يعوض التاجر عن تكلفة تفريغ سفينته، ذلك أن هذا المكس كان يدفع مقدماً(٢٥٧).

ولديـــنا بـــردية(٢٥٨) تعـــود إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي، نتبين منها هذه التنظيمات الخاصة بالمكوس، وخاصة علي الشحنات القادمة من الشرق من بلاد العرب وساحل التروجلودتيكا (الصومال). ولقد جاء في نهايتها بعد سرد السلع المستوردة والمكوس المفروضة عليها الآتي:

"........ولكـــن لـــو أن موظـــف الجمـــرك رغب في عدم شحن الحمولة، فإن التاجر من يشحن الحمولة، ولو أن أي شئ اكتشف غير ما صرح به، سوف يتعرض للمصادرة، ولكن إذا وجد شئ آخر، فإن موظـــف الجمـــرك ســـوف يرد إلى التاجر تكلفة عدم التحميل، وسوف يستلم (التجار)من هؤلاء الموظفين بالجمارك تصريحاً مكتوباً لكي لا يكونوا عرضة لتهم خاطئة فيما بعد....".

(٤) مكس (ρ́ καὶ ν́)

وكان هذا المكس يقدر بـــ٣% من قيمة البضائع سواء المستوردة أو المصدرة، وكان جامعو المكس الخاص بميناء ممفيس هم أيضاً الذين يقومون بجمع هذا المكس وخاصة في القرى التي تقع علي حدود إقليم أرسينوي. ولقد ثبت صحة هذا المكس من خلال عدد كبير من الإيصالات من إقليم أرسينوي، ويبدو أنه كان يجبي في جميع أنحاء مصر ولكن ليس تحت نفس الاسم(٢٥٩).

(٥) مكس (Ἐνόρμιον)

ويـــبدو أنه فرض مقابل استخدام الطرق الممتدة عبر الصحراء الشرقية من قفط إلى البحر الأحمر. فضلاً عن أنه جبي من أجل استخدام الموانئ وكان يجبي من السفن(٢٦٠).

(٦) مكس (νεών)

ويـــبدو أنـــه كان يجبي من السفن، مقابل استخدام الرصيف (رصيف الميناء) سواء مقابل الشحن أو الـــتفريغ، ولقد ذكر هذا المكس في بردتين من برديات أوكسيرينخوس، الأولي (٢٦١) ذكر في موضعين منها. أولهمـــا جبـــي علـــي حمولـــة مركـــب بلغـــت(٥٥٠) أردباً من القمح، وبلغت قيمة المكس ستة دراخمات.

(256) Wallace, Op. Cit., p. 266.
(257) Ibid.
(258) P. Oxy, I, 36 (2nd or 3rd Cent. A.D) = Wilcken. Chrest. 273.
وعن التنظيمات الخاصة بالرسوم الجمركية انظر أيضاً:
- P. Lond., 856; Wilcken Chrest., 274
(259) Wallace. Op. Cit., pp 268- 269.
(260) Ibid, p. 275.
(261) P. Oxy, 1650, col., 1, 1.4.

وثانــيهما[٢٦٢] جبــي علــي حمولــة مركب بلغت (٥٤٠) أردب من القمح، وبلغت قيمة المكس أيضا ستة دراخمات.

وفي البردية الثانية[٢٦٣] جبي علي حمولة مركب من الفاصوليا، وبلغت قيمة المكس خمسة دراخمات و خمسة أوبول.

رابعاً: رسوم المغادرة.

فــي العصرين البطلمي والروماني، كان الذين يرغبون في مغادرة البلاد لابد لهم من الحصول علي ترخيص يسمح لهم بمغادرة البلاد وذلك كما يخبرنا "سترابون"[٢٦٤].

ولكننا لا نعرف شيئاً عن المبالغ الخاصة بتلك التراخيص، فالمواطنون الرومان كانوا مطالبين، عند مغــادرتهم لمصر أن يحملوا وثائق (γράμματα) إما بالإضافة إلى التراخيص (ἀπόστολος) أو كبديل عنها[٢٦٥].

ولقــد كــان مــنح التراخيص (ἀπόστολοι)من اختصاص الأيديوس لوجوس (ἴδιος λόγος) (مراقب الحسابات) وذك في القرن الأول الميلادي وربما النصف الأول من القرن الثاني الميلادي ولكن في النصف الثاني من القرن الثاني الميلادي تولي الوالي أمر إصدار التراخيص[٢٦٦] حيث كان الوالي وحده هو الذي يملك حق التصريح للأفراد بدخول البلاد ومغادرتها.

وقــد أحكمت رقابة مداخل ومخارج مصر أحكاما شديداً لدرجة أنه يتعذر علي أي شخص مغادرتها دون أذن السلطات[٢٦٧].

ولقد كانت المسائل المتعلقة بمغادرة البلاد عن طريق البحر بدون جواز بالسفر (ἀπόστολος) تقع تحت طائلة سلطة الوالي، حيث كانت تفرض غرامة علي الأشخاص الذي يجوز لهم مغادرة البلاد بحراً، ذلك إذا مــا غادرها بدون الحصول علي جواز بالسفر، وتقدر تلك الغرامة بثلث أملاكهم. وإذا صدروا عبيداً لهم دون جواز بالسفر تصادر كل أملاكهم[*] [٢٦٨].

ولديــنا بردية[٢٦٩] تعود إلى العام ٢٤٦ ميلادية وهي عبارة عن طلب تقدمت به سيدة تدعي أوريليا مايكــيانا (Αὐρήλιας Μαικιάνης) إلــى والي مصر (ἐπάρχῳ Αἰγύπτου) فاليريوس فيرموس (Οὐαλερίῳ Φιρμῳ) ملتمســه مــنه أن يكتب إلى مدير ميناء فاروس (Ἐκπλεῦσαι) لكي يسمح لها بالخروج(بالسفر) من البلاد وفقاً للعادة المتبعة. ولا ندري أكانت أوريليا في زيارة لبعض أقاربها في مصر أم

---

(262) Ibid, col., 2, 1.4.
(263) Ibid, 1650 (a), 1.3.
(264) Strabo, II, 3.5.
(265) Wallace, Op. Cit., p. 273.
(266) Ibid.

(٢٦٧) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ١٨١ .

- cf- Reinnuth, The Prefect of Egypt from Augustus To Diocletian (1935), p. 32.f.

(*) ولقد كان استيراد العبيد موجوداً في العصر البطلمي أيضاً حيث جاء في إحدى برديات زينون (P.C.Z. 59015 Verso) أن زينون قد استورد عدداً من العبيد، ويبدو انه أستوردهم للعمل في ضيعة أبوللونيوس (وزير المالية) حيث كان زينون يعمل وكيلاً لأعماله.

(٢٦٨) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ١٨٢.

(269) P. Oxy, 1271,11.1-5 (A.D 246).

كانت مقيمة فيها وتطلب تصريحاً بالسفر لزيارة أهلها في موطنها الأصلي ببلدة سيديتيس (Σιδητίδος) في إقليم بامفياليا بآسيا الصغرى (تركيا حالياً) [(٢٧٠)] ولقد جاء في هذا الطلب:

"إلـــي فاليريوس فيرموس، والي مصر، من أوريليا مايكيانا من سيديتيس . ارغب سيدي، في أن أبحـــر عن طريق فاروس: لذلك أتوسل إليك أن تكتب إلى المسئول (البروكيوراتور) في فاروس لكي يسمح لي بالمغادرة. كالمعتاد. وداعاً "[(٢٧١)].

ولدينا نقش[(٢٧٢)] يعود إلى العام ٩٠م (والمشهور بتعريفة قفط) نتبين من خلاله المكوس الجمركية التي كانـت مفروضـة علـي المسـافرين عبر طريق الصحراء الشرقية بين قفط وموانئ البحر الأحمر، وهي كالآتي:-

الضريبة	القيمة بالدراخمة
ضريبة المرور (πιττάκιον) لربان سفينة في البحر الأحمر	٨ دراخمات
ضريبة لـــ	٦ دراخمات
لمراقب	١٠ دراخمات
لحارس	١٠ دراخمات
لبحار	٥ دراخمات
لنجار سفن (يبنيها أو يرممها)	٥ دراخمات
لصاحب المهنة (حرفي)	٨ دراخمات
لبائعات الهوي	١٠٨ دراخمة
نساء البحارة	٢٠ دراخمة
نساء الجنود	٢٠ دراخمة
إذن مرور الحمل	١ أوبول
للختم علي التصريح	٢ أوبول
علي رحلة العودة لكل رجل قادم	١ دراخمة
علي رحلة العودة لكل إمرأة قادمة	٤ دراخمات
للحمار	٢ أوبول
للعربة المغطاة	٤ دراخمات
صاري المركب	٢٠ دراخمة
عارضة الشراع	٤ دراخمات
للعربة الجنائزية (ذهاب وعودة)	١ دراخمة، ٤ أوبول

---

(٢٧٠) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق.

(271) P. Oxy, Loc. Cit.
(272) OGIS, 674.

وإذا نظرنا إلى تعريفة قفط السابقة نجد الآتي:

- أن الترخيص الذي تم شراءه في قفط لم يعط الحق لمستلمه بمغادرة البلاد، ولكن لكي يسافر عبر الطريق من قفط لأي من موانئ البحر الأحمر(٢٧٣).
- كل الحيوانات أو العربات المستخدمة في النقل عبر الطرق البرية إلى قفط إلى ساحل البحر الأحمر، والتي كانت تحت رعاية الحكومة (أو تابعة لها) كان مطلوب منها أن يكون معها إذن بالمرور (πιττάκιον) والذي بموجبه يسمح لها باستخدام الطريق مقابل رسم يحصل منها. بالنسبة للجمال كان إذن المرور يتكلف للحصول عليها واحد أوبول، بالإضافة إلى اثنين أوبول مقابل ختم هذا التصريح (الإذن) (σφραγισμός) الإجمالي (٣)أوبول (٢٧٤)
- أما بالنسبة للحمار فقد بلغ المكس المفروض عليه اثنين أوبول وهو ضعف قيمة المكس المفروض علي الجمل. وبينما يفسر "نافتالي لويس" هذه الزيادة في مكس الحمار. بأن الجمل يستهلك مياهاً أقل من الحمار علي طول الطريق(٢٧٥) يفسرها "والاس" بأن هذا المكس المفروض علي الحمار يشمل أيضا مكس الختم علي التصريح (σφραγισμός)(٢٧٦) ولكن يبدو أن تفسير "نافتالي لويس" هو الأقرب إلى الصواب؛ وذلك لأنه يبدو أن قيمة الختم علي التصريح هي قيمة ثابتة و ليست متغيرة، أي أنها لا تحدد حسب نوع التصريح. فإذا افترضنا أن قيمة مكس الحمار مماثلة لقيمة مكس الجمل (أي واحد أوبول) فإذا أضفنا إليها قيمة مكس الختم سوف تصبح ثلاثة أوبولات وليس اثنين (كما يقترح "والاس").
- إن المكس المفروض علي العربة كان ٤٠ دراخمة، كما أن المسافرين كان مطلوب منهم أن يحصلوا علي أذن بالمرور (πιττάκιον)، كل رجل عليه أن يدفع ١ دراخمة، وكل امرأة ٤ دراخمة، تلك الرسوم كانت واحدة لكل الأشخاص(٢٧٧).
- إن المكس الرئيسي كان يجبي من كل المسافرين علي الطرق بشكل متفاوت، فالرجال كان مطلوب منهم أن يدفعوا من خمسة إلى عشرة دراخمات (الحارس، البحار، الحرفي) بينما النساء كن يدفعن مبلغ اكبر من الرجال، عشرون دراخمة (نساء الجنود والبحارة).
- إن المكس علي بائعات الهوي كان كبيراً...ذلك ربما لأن الحكومة رفعت من قيمة المكس الخاص بهن بغرض الحد من نشاطهم وربما هذه هي الحالة الوحيدة التي أبدت فيها الحكومة اهتماماً بالتعاليم الأخلاقية(٢٧٨).
- كما أن المكوس التي كانت مفروضة علي نساء البحارة والجنود الذين يعملون في خدمة البحر الأحمر كانت أيضاً أعلي من تلك المفروضة علي المسافرين الآخرين، وذلك لأن الزواج لم يكن

---

(273) **Wallace, Op. Cit.**
(274) **Ibid.**

(٢٧٥) نافتالي لويس، المرجع السابق.

(276) **Wallace, Op. Cit., p274 .**
(277) **Ibid.**
(278) **Johnson, Op. Cit., p.593.**

مسـلم به بالنسبة للرجال المتطوعين ولأن القرصنة كانت شائعة علي البحر الأحمر مما تتطلب معه وجود قوات ضخمة من الجنود والبحارة لحماية السفن المبحرة والقضاء علي القرصنة(٢٧٩).

- كمـا نجـد أن المكس المفروض علي نقل صاري المركب عبر الطريق قد بلغت عشرين دراخمة، وأربعة دراخمة من أجل عارضة الشراع و دراخمة و ٤ أوبولات مقابل مرور الموكب الجنائزي(*)

ويلاحـظ أن المكـوس الخاصــة بقفط أصطلح عليها باسم (ἀποστόλιον) بالتصغير من كلمة (ἀπόστολος)، وتدخـل ضـمن اختصاص موظف يسمي "أرابارخ" (Ἀραβαρχ) أي رئيس الأعراب (الـبدو). ومـن الواضح أنه يدخل ضمن سلطته القضائية تحصيل رسوم عبور الطرق من قفط إلى موانئ مـيوس هورموس وبرينيكي "التروجلودتيك" وربما ليوكوس ليمن. وكانت الرسوم تجمع عن طريق جامعي الضـرائب (μισθωταί). وكـان التصـريح يحتوي علي التعريفة التي كانت تحدد بناءً علي أوامر والي مصر، عن طريق قائد جبل بيرينيكي، الذي كان القائد العسكري للمنطقة، ومن المحتمل أنه كان المسئول عن تنفيذ هذه المهمة(٢٨٠).

ولقـد كان الغرض من مكوس (ἀποστόλιον). علي الأقل، دعم الموارد المالية الخاصة بصيانة الطرق من قفط إلى موانئ البحر الأحمر، وإنشاء المحطات (الهيدريوماتا) علي طول تلك الطرق. وكذلك من أجـل إعاشة الحراس الموجودين في تلك الطرق. وربما الحراس الذين كانوا يرافقون القوافل التجارية عبر الطـرق. وفي نفس الوقت لابد أن يؤخذ في الاعتبار أن تلك الرسوم كانت مكوساً ولم تدفع فحسب من أجل خدمات مقدمة من قبل الحكومة. لأن تكلفتها بالنسبة للحراس والحرفيين لم تكن اكثر من البحارة، وبالرغم من أن الحراس والحرفيين دفعوا (٣) دراخمات زيادة عن البحارة(٢٨١).

خامساً: رسوم العبور المفروضة علي حمولات دواب النقل:

لقـد كـان هناك العديد المكوس التي تفرض علي الحمولات التي تنقل براً علي ظهور الدواب، ولقد سـبق أن أشـرنا إلى بعض منها أثناء حديثنا عن مكس ميناء ممفيس وغيرها من المكوس الأخرى، ولكن نتناوله هنا بشيء من التفصيل.

ولديـنا بردية تعود إلى العام ١٠٤ ميلادية (٢٨٢) وهي عبارة عن تقرير شهري (لشهر توت) لإحدى محطـات المكـوس ربما كانت محطة مكوس سوكنوبايونيسوس إحدى القرى الشمالية لإقليم أرسينوي(٢٨٣). ونتبيـن مـنها أنه كان هناك مكوساً جمركية مفروضة علي البضائع التي تحملها حيوانات النقل مثل الحمير (ὄνοι) الخيول (ἵπποι) والثيران (Βοες).

(279) Ibid

CF-.P. Goodspeed., 31 P. 18.(II /III A.D)

(280) Wallace, Loc. Cit.

(281) Ibid.

(282) P. Wisconsin, 16, republished by Clauson, N.Y., A Customs House Registry from Roman Egypt, Wisconsin. 16,Aeg.(1928) p.240

(283) Ibid , p. 258.

(*) هناك بردية تشير إلى نقل جثة عبر النهر.

القيمة الإجمالية للمكس	قيمة المكس		الكمية	حيوان النقل
٢٦ دراخمة ٢ أوبول	١ أوبول	١٣دراخمة	٢	حصان
٢ دراخمة	– أوبول	٢ دراخمة	١	ثور
٦٦ دراخمة ٤ أوبول	٢ أوبول	١٣ دراخمة	٥	حمار

ومن خلال هذا الجدول نجد أن قيمة المكس بالنسبة للخيول بلغت ١٣ دراخمة ١ أوبول، وبالنسبة للثور ٢ دراخمة، وبالنسبة للحمار ١٣ دراخمة ٢ أوبول علي كل حمولة.

وربما يرجع سبب التفاوت في قيمة المكس إلى نوعية ما تحمله دابة النقل وليس إلى الكمية[٢٨٤](*).

وفي إحدى البرديات[٢٨٥] التي تعود إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي وهي عبارة عن إيصال بالمكوس الجمركية المفروضة علي حمولة حمار بلغت ستة جرار من النبيذ. مقابل المرور عبر الفيوم في قرية كيني (Καινη)، ولقد بلغت قيمة المكوس أو ٢% من قيمة الحمولة. ولقد جاء فيها الآتي:

1- Τετελώνηται διὰ πύλης Καινῆ ρ́ καὶ ν́,
2- Αὐρήλιος Πλουτάμμων
3- ἰσάγων ἐπὶ ὄνῳ ἑνὶ
4- οἶνου κεράμια ἕξ.

ومن هذه البردية يتضح لنا أمران:

الأول : وجود محطة للمكوس الجمركية في قرية كيني إحدى قري إقليم أرسينوي.

الثاني: أن مكس الـ ρ́ καὶ ν́ والذي سبق وان تحدثنا عنه كان يجبي علي ما تحمله دواب النقل مقابل السماح لها بالمرور كما أننا نجد كلمة (Τετελώνηται) والتي تعني "السماح بالعبور".قد ذكرت في العديد من البرديات التي تتعلق بفرض مكوس جمركية علي البضائع التي تحملها دواب النقل مقابل السماح لها بالعبور، وتقريباً بنفس الصيغة الواردة في البردية السابقة. ومنها بردية عبارة عن إيصال صادر من محطة مكوس سوكنوبايونيسوس. يفيد بأن الأشخاص المذكورين بالإيصال قد دفعوا ما عليهم من رسوم جمركية للحمولات التي معهم[٢٨٦].

وتشير هذه البردية إلى أن مكساً قد تم جبايته في محطة مكوس سوكنوبايونيسوس علي حمولة جمل من زيت الزيتون وستة أرادب من القمح وقدرت قيمة المكس بعشرين دراخمة و ٢ أوبول وبناءً عليه فإن صاحب الحمولة ويدعي بابيريس (Πάπιρις) قد استلم أذناً بالمرور يفيد بأنه قد سدد ما عليه من مكوس واجبة.

وفي بردية أخرى[٢٨٧] إذن بالمرور موجه أي حراس الصحراء محطة مكوس سوكنوبايونيسوس للسماح لحامله بالمرور لأنه أدى ما عليه من مكوس والتي بلغت ٢ دراخمة علي حمولة حمارين بغرض التصدير. وجاء في هذه البردية:

---

(284) **Ibid, p. 248.**

(*) بردية (BGU, 697) حيث دفع سائق جمل مكوس جمركية علي حمولة من حجر الشبة في بوابة مكوس سوكنوبايونيسوس.

(285) **P. Goodspeed, 18, p.9.**

(286) **P. Berol. inv. 21873, 11.1-6.**

(287) **P. Mich. inv. 6590,11.1-4; SPP, XXII, 148; 140, 1.5; 10.1.1.**

1- Τετελώνηται διὰ πύλης Νήσου Σοκνοπαίου
2- ἐρημοφυλακιας Στοτοῆις
3- ἐξάγων σκευοφόρυς ὄνουυς δύο
4- ιχνους δράχμας δυο.

كما أن هناك العديد من الإيصالات التي تبدأ بالفعل (πάρες/πάρετε) ويعني "دعه يعبر أو دعه يمر"

ومن هذه البرديات[٢٨٨] بردية تشير إلى أمر صادر من مسئول بإحدى محطات المكوس الجمركية إلى حراس الصحراء بالسماح لشخصيين هما أوريونا (Ὠρειωνα) و أمونيوس (Ἀμμωνιον) بالمرور بصحبتهما جملين وحمارين، وقد جاء فيها:-

1. Αἴλιος Ευδαίμων Χεριστής φρο ( )
2. καὶ αλλων ...( ) ἐρημογύλαξι χαίρειν
3. πάρετε Ὠρειωνα
4. καὶ Ἀμμωνιον μετὰ
5. καμήλων β ὄνων β.
6. ἔτους κδ ἔπειφ
7. κθ.

وهناك بردية أخرى[٢٨٩] وهي عبارة عن إيصال صادر من محطة مكوس سوكنوبايونيسوس.

2–πάρες διὰ πύλης Σοκνοπαιόυ Νήσου ρ Παβούτι.

وبردية ثالثة[٢٩٠] عبارة عن إيصال صادر من محطة مكوس تبتونيس يتعلق بفرض مكس ١ أو ٢% (ρ καὶ ν) علي حمولة جمل.

2–πάρες διὰ πύλης Τεπτύνεως ρ́ καὶ ν́ Ἄρονι εἰς αγούτι κάμηλον

والجدول الآتي يوضح المكوس الخاصة بالعبور في محطات المكوس المختلفة[*] والتي تحتوي علي الفعل (πάρες / πάρετε) ، بمعني: فلتأخذ، أو فلتأخذوا.

البردية	النص
BGU, XII, 2304, 1.3	πάρετε
P. Fauad. Grawford, 34,1.1.	πάρετε
P. Reinach, II, 95,1.4	πάρετε
BGU XII, 2305, 1.2	ἐρημοφύλαξι χαίρειν πάρετε Διδύμον
BGU XIII, 2306, 1.2	πάρετε Διδύμον
BGU XIII, 2306, 1.6	Διδύμον πάρετε
P. Fay, 67, 1.1	πάρες διὰ πύλης Βακχιάδος Απειλᾶτι
P. Lond , III, 1265 (a) (p.36)1,1	παρές

(288) P. Amsterdam, inv, 143, 11.1-7, republished by Sijpesteijn. P.J., "Custom House Receipts" CdE, 107. (1979) , P. 199.
(289) P. Berol, inv. 217401.
(290) P. Tebt., III, 585, 1.2.
(*) تم استخلاص هذا الجدول من البرديات التي أوردها "سباستيان" والمتعلقة برسم العبور المفروض علي حمولات دواب النقل cf- Sijpesteijn, Custom House Receipts, pp. 135.

البردية	النص
P.Lond. III, 1265 (b) (p.36)1.1	πάρες
BGU XIII, 2316.1.1	πάρες
BGU III, 766, 1.1	πάρες
SB XII, 109061, 1	πάρες Παούτα εἴσαγοντα.
SPP XX11, 105,1.1	παρες δια πυλης Νησου Σοκνοπαιου
BGU, XIII, 2309,1.1 BGU,XIII, 2307,11.4-5	πάρες / πάρετε πάρετε παπεῖτι ελαιου κτλ.,
P. Aberd inv. 42, 11.1-3	πάρες / πάρετε διὰ πύλης Φιλαδελφείας
P. Lond. II, 316 (c) (P. 89) 1.1	πάρες
P. Coll. Youtie, I, 47, 1.1	πάρες
SB XII, 10914, 1.1	πάρες

ويتضح لنا من الجدول السابق أن المكس المفروض علي حمولات دواب النقل مقابل السماح لها بالمرور كان يجبي في معظم إن لم يكن جميع محطات المكوس وخاصة في المحطات الموجودة بقري إقليم أرسينوي مثل سوكنوبايونيسوس و تبتونيس و باكخياس وميناء فيلادلفيا.

- رسوم العبور المفروضة علي حمولات دواب النقل التي تعبر خلال الطرق الصحراوي:

كان هناك رسوم للعبور تفرض علي حمولات دواب أو علي دواب النقل نفسها نظير السماح لها بالعبور من خلال الطرق الصحراوية بين النيل والبحر الأحمر، ويذكر "سترابون" أنه كانت هناك مكوس تفرض علي البضائع القادمة من خلال موانئ البحر الأحمر إلى داخل مصر مقابل السماح لها بالعبور حيث ذكر :

" وكانت تجبي مكوساً علي السفينة المسافرة، والقادمة، والمكوس الثقيلة علي البضائع الثمينة"(*)(٢٩١)

وكانت هناك ضريبة تقدر بـ ١٢٥% تفرض علي البضائع التي تدخل مصر مقابل إصدار تصريح يسمح لها بالمرور إلى داخل البلاد(٢٩٢).

ويشير "باجنال" إلى وجود نوعين من المكوس الخاصة بتصريح المرور (παρίημι).

(*) ولكن من الجائز أن يكون هذا النظام قد تغير بعد عهد أغسطس الذي كتب فيه سترابون. فأحد مصادرنا القديمة الذي يرجع قطعاً إلى تاريخ متأخر عن منتصف القرن الأول الميلادي يحدثنا أن الحامية الرومانية في ليوكي كومي علي الشاطئ الشرقي للبحر الأحمر، كانت تجبي علي الواردات مكوساً جمركية ثابتة قدرها ٢٥% من قيمتها. ولقد أثير جدل كبير حول هذه المكوس التي كانت تجبى في ليوكي كومي، لكنه لم يثر من الاعتراضات الجدية ما يدعو إلى التشكك في جباية هذه المكوس المرتفعة. راجع/ تاريخ الحضارة المصرية، (العصر اليوناني والروماني) والعصر الإسلامي وزارة الثقافة والإرشاد القومي/ ألفه نخبة من العلماء المجلد الثاني العدد ٣، ص ١٦٣.

(291) Strabo, 171 1.13.

(292) Bagnal, R.S., Documents from Berenike vol. I Greek Ostraka from the 1996-1998 Season PB, 31, (2000) Bruxelles the Place of the Ostraka in the Customs Process. p. 9.

النوع الأول: يصدر من مراقب محطة المكوس الجمركية وموجه إلى موظفين آخرين، كانت تربطهم بطريقة أو بأخرى علاقة بالمكوس الجمركية.

النوع الثاني: يصدر عن طريق موظفين غير محددين ومن المحتمل انه موجه إلى مراقبي محطات المكوس الجمركية(٢٩٣).

والنوع الأول يبدأ بأسماء الموظفين الذين أصدروا تصريح المرور، أما النوع الثاني يبدأ مباشرة بأمر (πάρες / πάρετε) متبوع باسم المكس الذي كان يجب أن يجمع في حالة عدم وجود إذن بالمرور(٢٩٤).

بينما يفترض "سباستيان" أن المجموعة الثانية قد صدرت من قبل موظفين مختلفين عن هؤلاء الذين استعملوا أو اصدروا المجموعة الأولى وأشار إلى أن مصرفي الدولة (τραπεζῖται) هم الذين اصدروا تصاريح المجموعة الثانية(٢٩٥) وهناك بعض "الشقافات" المعروفة بنصوص "برينيكي" والتي تعود إلى الربع الثالث من القرن الأول الميلادي تشير إلى أن ضريبة الإذن بالمرور وحدت من كل مكان في مصر، وأن أذن المرور كان يصدر كنتيجة لدفع المكس في مكان واحد، وفي حالة عدم وجود إذن بالمرور فإن المكس كان يجني مقابل منح التصريح بالمرور، وكان هذا المكس يدفع عند بوابة المغادرة فضلاً عن دفعها عند الوصول(٢٩٦).

ويبدو من صيغة الإيصالات الصادرة من محطة مكوس سوكنوبايونيسوس أن المرسل إليهم كانوا حراس الصحراء، مما يعني أن إذن المرور قد صدر من محطة المكوس في سوكنوبايونيسوس لكي يتم السماح لحامله بالعبور من خلال شرطة الصحراء الذين يصادفهم حامل جواز المرور في بعض الأماكن بعد مغادرته محطة المكوس(٢٩٧) وفي شقافة برينيكي فإن المرسل إليهم جوازات المرور هم موظفون من برينيكي وليس أماكن تقع علي الطريق أثناء مرورهم(٢٩٨) ولابد من جوازات المرور قد تشير بعد ذلك إلى أن حامل الجواز قد أدى ما عليه من مكوس جمركية في مكان سابق من المحتمل في قفط عندما تغادر البضائع وادي النيل متجهة إلى برينيكي، حيث أن السفر كان سهلاً وتحت السيطرة عليه من قبل الإمبراطورية الرومانية، عن طريق شبكة من الطرق الصحراوية والمحطات(٢٩٩).

ولقد كانت المكوس المفروضة علي البضائع متفاوتة، إذ كانت المكوس المفروضة علي البضائع المعدة للتصدير أعلي من تلك المعدة للاستهلاك(٣٠٠).

وأخيراً لدينا بعض الشقافات التي تشير إلى إصدار تصاريح المرور، ولكن بمعرفة الحاميات العسكرية الموجودة علي امتداد الطرق الصحراوية الممتدة من النيل حتى البحر الأحمر(٣٠١).

---

(293) Bagnal, Documents from Berenike, p. 9
(294) Ibid.
(295) Sijpesteijn., Custom Duties, pp. 102- 103, Nos., 1-20
(296) Bagnal, Documents form Berenike p. 10.
(297) Sijpesteijn, Custom Duties, pp. 9-11
(298) Bagnal, Documents of Berenike, p. 11.
(299) Ibid.
(300) Ibid.
(301) O. Claud., 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70.

ومنها علي سبيل المثال:

"مـــن أنطونيـــنوس (Ἀντωνεῖνος) قـــائد المائـــة (ἑκατοντάρχης) المتمركزة في طريق بورفايريـــت (Πορφυρείτου)، بعـــد التحـــية . اســـمح بالمـــرور (παίρετε) لأربعـــة رجـــال (ἄνδρας τέσσαρες) وأثنين من الحمير (ὄνους δύο) شهر بابه [٣٠٢].

"مـــن أنطونيـــنوس، قائد المائة المتمركزة في طريق كلاوديانوس (Κλαύδιανως) بعد التحية، اسمح بالمرور لأربعة من الرجال وعشرين حماراً، العشرون من شهر هاتور"[٣٠٣].

"من أنطونينوس، قائد المائة المتمركزة. بعد التحية، اسمح بالمرور لرجلين ....شهر هاتور"[٣٠٤].

"مـــن أوريلـــيوس أنطونيـــنوس، قائد المائة المتمركزة في طريق بورفايريت، بعد التحية، اسمح بالمرور لرجلين، العاشر من شهر كيهك"[٣٠٥].

ونتبيـــن من هذه الشقافات أن المكس الذي كان يجبي مقابل السماح بعبور الطريق لم يكن يجبي فقط علي دواب النقل أو علي ما تحمله من بضائع ولكن أيضا علي الأفراد الذين يسافرون خلال تلك الطرق.

و فـــي الـــنهاية نستطيع أن نقول أن كلا من البطالمة والرومان قد فرضوا ضرائب ومكوس متعددة علـــي وســـائل النقل وما تحمله من بضائع وكذلك علي الأفراد الذين يستخدمون الطرق البرية. وخاصة تلك التي تمر من خلال الصحراء الشرقية . كما انهم وخاصة الرومان قد فرضوا مكوسا علي مغادرة البلاد وكل تلك الضرائب والمكوس كانت تصب في الخزانة الملكية.

---

(302) O. Claud, 62, 11.1-4.
(303) Ibid, 64, 11.1-4.
(304) Ibid, 63, 44.1-3.
(305) Ibid, 67, 11.1-5.

الفصل السادس

أسعار وسائل النقل وأجوره

تناولـــنا فـــيما سبق الحديث عن النقل البري والمائي ووسائلهم. وفي هذا الفصل نتحدث عن أسعار وسائل النقل وأجوره في العصرين البطلمي والروماني.

أولاً: العصر البطلمي:-

أسعار وسائل النقل:

مـــن ســـوء الحظ أنه ليس هناك معلومات متوفرة بكثرة عن أسعار وسائل النقل وأجوره في العصر البطلمـــي، إذ أن مـــا لديـــنا من معلومات تتعلق بهذا الموضوع لا تتعدى بعض الإشارات القليلة الواردة في بعض الوثائق البردية.

فـــيما يتعلق بوسائل النقل لم أعثر إلا علي برديتين مؤرختين بمنتصف القرن الثالث ق.م بهما إشارة إلى ثمن حمار.

وإحداهمـــا [1] عـــبارة عـــن تكلـــيف من مراقب الشرطة (Ἐπιστάτης) لأحد الحراس بالقبض علي أحد اللصوص، كان قد سرق حماراً. وقد جاء في البردية:

" من أنتيجونوس (الحارس) (Ἀντίγονος) إلى دوريون (Δώριων) (مراقب الشرطة) تحية، لقد كتبت لـــي بخصوص كالليدروموس بن كالليكراتيس (Καλλίδρομος τοῦ Καλλικράτου)، الآن وبعد فـــترة ألزمـــته إمـــا أن يعيد الحمار إلى صاحبه، أو يدفع قيمته له . لكن كالليدروموس .... لكي آخذ منه عشرين دراخمة قيمة الحمار"

وفي البردية الثانية[2]: المؤرخة بالتاريخ نفسه ، والمتعلقة أيضاً، بالموضوع نفسه. جاء:

" .... اســـتجابة لأمـــر المراقـــب دوريون، والذي جاء فيه إما أن ألزم كالليدروموس أن يعيد الحمار إلى صاحبه أو يدفع عشرين دراخمة قيمته"

كمـــا أنـــنا نعـــرف من خلال الوثائق البردية أن حماراً بيع بعشرة دراخمات في وقت كان فيه أجر الحمار اليومي أوبولين، أي أن ثمن الحمار كان يعادل ما يدفع لتأجيره ثلاثين يوماً[3].

أسعار السفن ومستلزماتها:

فـــي إحدى الوثائق البردية [4] التي تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث الميلادي. وهي عبارة عن خطاب مرسل من شخص يدعي أبوللودوتوس (Ἀπολλοδότος) أحد مرؤسى أبوللونيوس الديويكتيس إلـــى وكيله خارميديس (Χαρμίδης) ويتعلق هذا الخطاب بإحدى السفن الحربية(τριηράρχεῖ). ونتبين من خلال هذه الوثيقة البردية أن ثمن هذه السفينة الحربية كان في ذلك الوقت ٢٠٠٠ دراخمة، دون أن تذكر الـــبردية شـــيئاً عن مواصفات السفينة– وإن كان ثمنها يوحي بأنها صنعت من خشب الأرز [5]. هي علي كل

---

(1) P. Hib., I, 34, 11.1- 6 (243/ 242 B.C) Arsinoe.
(2) Ibid, 73,11.5-8 (243/ 242 B.C) Arsinoe

(٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣ ص٣٢٢.

(4) P. C. Z., 59036., p. 58 (about 257 B.C) Philadelphia.

(٥) حسين محمد أحمد يوسف، أسعار المنتجات الصناعية وأجور أر باب الحرف والمهن في مصر إبان عصر البطالمة " دراسة وثائقية"، رسالة دكتوراه غير المنشورة جامعة القاهرة، فرع بني سويف، القاهرة (٢٠٠٠م)، ص١٠٥.

حال لا تبدو من السفن الصغيرة، إذ أن الوثيقة نفسها تذكر أنها كانت مزودة بتسعة مجاديف (τήν θ) وهو الاختصـــار الذي يمكن فك رموزه حسب رأي " إدجار" ليكون (τήν εννηρη)[٦]. ولقد بلغ ثمن المجاديف ٤٦٥ دراخمة، ٢ أوبول و ٢ خالكي[٧]. أي أن سعر المجداف الواحد كان يبلغ حوالي ٥٢ دراخمة تقريباً.

وفـــي بردية أخري[٨] تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م نجد أن سعر قارب من القوارب ثلاثـــية المجـــاديف (الدفـــات) هـــو ٤٨ دراخمـــة وهو ثمن لا يتعدى ثمن مجادف واحد من السفينة سابقة الذكر.وهذا القارب الثلاثي الدفة (σκάφη τρικαλάμου) كان يستخدم للتنقل في النيل [٩].

ولا يمكـــن تحديد السبب في احتساب أثمان المجاديف منفصلة عن أثمان القوارب [١٠]وقد اتضح في صـــدد الســـفينة الحربية البحرية، أن ثمن المجاديف جميعاً قد احتسب منفصلاً وبلغ ٤٦٥ دراخمة، ٢ أوبول و٢ خالكي. وفي ضوء هذه المعلومات كان سعر المجاديف يساوي تقريباً ٢٣% من سعر السفينة. حيث كان سعر السفينة ٢٠٠٠ دراخمة [١١].

وفـــي الـــبردية الثانـــية والخاصـــة بالقارب ثلاثي الدفة والذي بلغ سعره ٤٨ دراخمة. إذ أن سعر المجدافيـــن كـــان ٤٠ دراخمة (δύο πηχῶν μ) بواقع عشرين دراخمة لكل مجداف (άνα πηχεις κ) وطبقاً لما جاء في الوثيقة بأن طول المجداف الواحد ٢٠ قدماً. يعتبر هذا مبرراً كافياً لغلو ثمنها[١٢]. وقد كان هـــذا الســـعر مرتفعاً، إذ أنه كان يبلغ تقريباً ٨٦,٣% من ثمن القارب. ولا يتضح لنا سبباً بعينه وراء شراء مجدافين لهذا القارب علي هذا النحو من الطول[١٣] .

وفي إحدى برديات تبتونيس[١٤] والتي تعود إلى النصف الثاني من القرن الثاني ق.م ورد ذكر لسعر دفة سرقت من قارب أحد البحارة أثناء نومه ولقد قدر هذا البحار ثمن الدفة المسروقة بمبلغ ٣,٠٠٠ دراخمة نحاسية. ولا يمكن أن تتم مقارنة هذا السعر بأي نظير له طوال العصر البطلمي، بسبب انعدام المعلومات في الوثائق البردية عن أسعار الدفات، وعدم وجود معلومات عن أسعار القوارب في ذلك العصر[١٥].

---

(6) P. C. Z., 59036, Comment Line,12,p.60.
(7) Ibid, intro, p.58.
(8) Ibid, 59025, 11.5-6, (256- 255 B.C) Philadelphia.
(٩) حسين محمد يوسف، أسعار المنتجات الصناعية وأجور أرباب الحرف والمهن إبان عصر البطالمة، نفس الصفحة.
(10) P. C Z., 59036, p.58.
(11) P. C Z., 59025, 11.4-5.

ملحوظة: هذا الجدول نقلاً عن/ حسين محمد يوسف. أسعار المنتجات الصناعية، ص١٩٨.

(١٢) حسين محمد يوسف، المرجع السابق.
(١٣) نفسه.
(14) P. Tebt., 802, 11.19- , (135 B.C) Arsinoe.
(١٥) حسين محمد يوسف ، المرجع السابق، ص١٠٦.

جدول تطور أسعار المنتجات الخشبية [أسعار المراكب]

م	رقم الوثيقة	تاريخ الوثيقة	مكان الوثيقة	المنتج	الكمية	السعر أ.	السعر د.	السعر الاجمالي أ.	السعر الاجمالي د.	نوع الخشب	ملاحظات
١	PCZ. 59036. 1.12	٢٥٧ق.م	فيلادلفيا	ναῦν	١	–	٢,٠٠٠	–	٢,٠٠٠	؟	سعر سفينة حربية.
٢	PCZ. 59025 11. 5-6	٢٥٦- ٢٥٥ ق.م	فيلادلفيا	σκάφης ττρισκάλμου	١	–	٤٨	–	٤٨	؟	سعر قارب ذي ثلاث دفات

جدول تطور أسعار المنتجات الخشبية [أسعار المجاديف]

م	رقم ا لوثيقة	تاريخ الوثيقة	مكان الوثيقة	المنتج	الكمية	السعر أ.	السعر د.	السعر الإجمالي أ.	السعر الإجمالي د.	نوع الخشب	ملاحظات
١	PCZ. 59036. 11.12-13	٢٥٧ق.م	فيلادلفيا	τὴν θ´	٩	٤	٥١ تقريباً	–	٤٦٥ و٢ خالكي		المجاديف خاصة بسفينة حربية
٢	PCZ. 59025. 1. 4	٢٥٦- ٢٥٥ ق.م	فيلادلفيا	πηχῶν	٢	–	٢٠	–	٤٠		طول المجداف الواحد ٢٠ ذراعاً
٣	P. Col. Zen. 43 1.8	أواخر فبراير أو مارس ٢٥٣ ق.م	فيلادلفيا	κωπαὶ καὶ κοντός	؟	؟		٣	٢		السعر يشمل المجاديف ودعامات

جدول تطور أسعار المنتجات الخشبية [أسعار الدفات (دفة)]

م	رقم الوثيقة	تاريخ الوثيقة	مكان الوثيقة	المنتج	الكمية	السعر أ.	السعر د.	السعر الاجمالي أ.	السعر الاجمالي د.	نوع الخشب	ملاحظات
١	P. Tebt,. 802 1. 19	١٣٥ ق.م	أرسينوى	ἁπλόν	١	–	٣,٠٠٠		٣،٠٠٠		الوثيقة من حادث سرقة.

صناعة القوارب ولوازمها:

كان خشب السنط من الأخشاب المحلية التي كانت مستخدمة في مصر منذ القدم في صناعة القوارب والسفن[١٦]. ومن خلال خطاب أبوللونيوس الذي أرسله إلى أحد مرؤسيه ويدعي ديمتريوس. يتضح لنا أن البطالمة أيضاً كانوا يستخدمون خشب السنط فضلاً عن خشب الصفصاف في صناعة القوارب والسفن، وقد جاء في هذا الخطاب:

---

(١٦) فاطمة الزهراء هاشم محمد الليثي، التعليم المهني في مصر الرومانية في ضوء الوثائق البردية، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة القاهرة ٢٠٠٠م ، ص٢٩.

" من أبوللونيوس إلى ديمتريوس، تحية. أصدر الملك تعليمات بأن الأشحار المحلية المعروفة باسم السنط والصفصاف، يجب أن تقطع لتجهيز الأسطول الملكي الكبير "[١٧].

وكانـــت هـــناك طائفـــة من العاملين في صناعة السفن والقوارب، وهي طائفة عرفت بأسماء متعددة ومصـــطلحات مختلفة نذكر منها " بناة السفن" (οἱ ναυτηγοί) ومفردها (ναυτιηιγος). وأيضاً " مثبت الألـــواح الخشـــبية بالغـــراء(πακτωνοποιός)"[١٨]. ولقد أتخذ العديد من بناة السفن من قرية كيركي، في الغالب، مقراً لممارسة عملهم[١٩]. وتتضمن إحدى الوثائق البردية[٢٠] التي تعود إلى النصف الأول من القرن الثالـــث ق.م تفاصـــيل نفقات إصلاح قارب خاص"بزينون" أو ربما خاص بأبوللونيوس " وزير المالية" وأن الـــتقرير الذي رفع إلى زينون من قبل القبطان القارب " فامونيس(Φαμουνις) والذي احتوى علي نفقات شراء حبال مختلفة الأنواع ومستلزمات أخري، رفع إليه بصفته وكيل أعمال أبوللونيوس وليس بصفته مالكاً للقارب.

ولقد احتوي هذا التقرير علي الآتي:

المستلزمات المطلوبة		السعر	
		أوبول	دراخمة
شهر "طوبة".	Τύβι	–	
حبال خفيفة.	καλῴδια	٥ أوبول	
عدد (٢) حبل للسحب.	ρῦμα σχοίνιον	٢	١
عدد (٢) حبل آخر للسحب من الأمام.	Πρόρρυμα ἄλλο	٣	–
شحن.	στῆρ	٢	–
باب/ صلبة معبر/ مرساة.	Θύρα / αγκυρα	٣	٣
مسامير.	ἧλοι	٢ ١/٢	–
مجاديف ودعامة.	κῶπαι καὶ κοντός	٣	٢
شهر "بؤونة".	Παυνι	–	٢
بوابة بغرض التثبيت أو الشد.	Θύρα ὥστε Πακτῶσι	٥	٢

قيمة إيجار المركب

من خلال إحدى برديات[٢١] زينون التي تعود إلى القرن الثالث ق.م والتي تتعلق بتأجير مركب من الواضـــح أنهـــا خاصة بزينون وكيل أعمال أبوللونيوس "الديويكيتيس" نجد أن قيمة إيجار مركب قدرت بما يقـــرب من ٥٠٠ دراخمة سنوياً، وبالطبع اختلفت هذه القيمة من مركب لأخرى حسب حجم المركب ونوعها وحالتها. ولقد قدم كاتب البردية المستأجر عروض أو طرق مختلفة لدفع قيمة الإيجار منها:

– أنه اقترح أن يدفع لطاقم المركب. بأن يعطيهم حصة (نصاب) شهري من القمح وأن يقوم بخصم ذلـــك من أجورهم[٢٢]، ثم يقدم الكاتب **عرضاً ثانياً**: وهو أنه سوف يدفع لزينون إيجاراً سنوياً يقدر بـــ ٥٠٠

---

(17) Fraser & Robert, Op. Cit., p. 290.

(١٨) فاطمة الزهراء هاشم، المرجع السابق، ص٣٠.

(١٩) حسين محمد يوسف، المرجع السابق، ص١٠٤.

(20) P. Col, Zen., 43 (about 253 B.C) Philadelphia.

ملحوظة – الجدول السابق نقلاً عن حسين يوسف، المرجع السابق– نفس الصفحة.

(21) P. C Z., 59649 recto., 11.8- 43.

(22) Ibid., 11.8-14.

دراخمـــة، ويقوم زينون بدوره بدفع الضرائب المفروضة للحكومة، وإن احتاج زينون للمركب في أي وقت فســوف يقــوم بخصم نسبة كبيرة من المبلغ الذي دفعه (الكاتب) علي سبيل الإيجار وكذلك ما دفعه كأجور لطاقم المركب[٢٣].

ثـم يقـدم الكاتــب **عرضاً ثالثاً**: وهو أن يقوم بتحمل مسئولية دفع الضرائب للحكومة بدلاً من دفع الإيجار بالإضافة إلى تحمل أجور البحارة، وسوف تكون المركب في خدمة زينون متي احتاج إليها[٢٤]. وكل مــا يــتحمله زينون هو تقديم ٧٢ أردباً من القمح للبحارة و١٨ أردباً للمستأجر[٢٥]. ومن الطبيعي أن يتحمل زينون تكلفة الإصلاحات الضرورية اللازمة للمركب[٢٦]. ولكن لم يحدد في البندين الأخيرين إذا ما كان الربح العائد من المركب سوف يعود علي زينون أم المستأجر[٢٧].

ويتضـــح لــنا مــن البردية السابقة، أن إيجار المركب بلغ ٥٠٠ دراخمة دون أن يتحمل المستأجر الضرائب المفروضة من قبل الحكومة علي المركب ولكن الذي يتحملها هو المالك وليس المستأجر، علي أن يــتحمل المستأجر دفع أجور طاقم المركب. كما يتبين لنا أيضاً أن أجور البحارة كانت تعطي لهم عيناً وليس نقداً حيث جاء في أحد عروض المستأجر أن يقدم زينون مالك المركب ما مقداره ٧٢ أردباً من القمح للبحارة كأجر لهم. ولكن لم توضح لنا البردية عدد البحارة الذين يتقاضون ٧٢ أردباً شهرياً كأجرة لهم. وربما كانت كمية الــ ١٨ أردباً التي يقدمها زينون (مالك المركب) إلى المستأجر علي أساس أن المستأجر لن يدفع قيمة الإيجــار إلـــى زينون ولكنه سوف يتحمل مسئولية دفع الضرائب للحكومة ودفع أجرة البحارة، وأيضاً ربما أنهما – أي زينون والمستأجر سوف يتقاسما العائد من المركب بينهما بنسبة معينة يتفقا عليها.

أجــور النقل

(١) أجور النقل البري(φόρετρον)

ذكرنا في الفصل الأول أن عملية نقل المحاصيل كانت تمر بأربع مراحل حتى تصل إلى الإسكندرية. كمـــا ذكــرنا أيضاً أن المزارعين الملكيين كانوا ينقلون المحاصيل من الأراضي إلى صومعة الغلال الملكية بدوابهــم هم وعلي نفقتهم الخاصة[٢٨]. أو أن الحكومة كانت تنقل هذه المحاصيل بدواب مملوكة للدولة نظير ضـــريبة كانــت تفرضها مقابل تقديم هذه الخدمة إلى المزارعين الملكيين. وكانت هذه الضريبة تسمي الــ (φόρετρον) وذلك طبقاً لما جاء في إحدى البرديات[٢٩]. المؤرخة بالعام ١٧١ ق.م والتي قدرت فيها قيمة ضريبة نقل المحاصيل بحوالي ١٢% من كمية المحصول الذي يتم نقله من حقل كل مزارع ملكي. ذلك أن مقــدار هــذه الضـــريبة علي ٦/١ ٦٢٣١ أردب من القمح كان ٧٤٧,٧٥ أردب، أي حوالي ٤,٨ خوينيكس (Χοῖνιξ) علي الأردب الواحد (الأردب= ٤٠ خوينيكس ٦/١ ٦٢٣١ / ٤٠ × ٤,٨)

---

(23) Ibid., 11.15-19.
(24) Ibid., 11.20-28.
(25) Ibid., 11.29-34.
(26) Ibid.
(27) Ibid., p. 91.
(28) P. Tebt, III, 786 (about 138 B.C)
(29) Ibid, 856. (about 171 B.C).

وكذلــك فإن كمية أخري من الحبوب الغذائية قدرها ٣/٢ ٣٦ أردباً دفع عنها ضريبة قدرها ١٢/٥ ٤ أردب[٣٠]. ونتبيــن من إحدى الوثائق[٣١]. أن سائقي الحمير كانوا يتقاضون عن نقل المحاصيل من أراضى الفــلاح حتى تصل إلى الشحن في السفن أجوراً من القمح، ولكن الحكومة كانت تشتري من هؤلاء السائقين هذا القمح بسعر محدد. ثم تضيف هذا القمح الذي اشترته من السائقين إلى الكمية المشحونة إلى الإسكندرية.

وفي إحدى الوثائق البردية التي[٣٢]. تعود إلى نهاية القرن الثاني ق.م وهي عبارة عن رسالة موجهة إلــى الإبستاتيس (مراقب الإقليم) من موظف كبير لم يتبين لنا من خلال سطور البردية لقبه. نتبين أن أجور نقل القمح كانت كالآتي:

" لأجــل المــيرة الموزعة في القرى سوف لا يقوم أحد ببيعها بأكثر من ٤٠ دراخمة فضية للمينا [وزناً] أو ٣ تالنت و ٢٠٠٠ دراخمة نحاسية، وللنقل ٢٠٠ دراخمة للتالنت".

كمــا كان مزارعو الأراضي الملكية ينقلون المحاصيل من الحقل إلى الصومعة أو من الصومعة إلى الميــناء علي دوابهم الخاصة مقابل أجر تدفعه لهم الحكومة. ونتبين ذلك من خلال برديتين مؤرختين بالقرن الأول المــيلادي. ويحــتمل أنهما يرجعان إلى حكم الملك بطلميوس الثاني عشر الزمار. وقد جاء في إحدى هاتين البرديتين[٣٣]:

" مــن ســتراتون (Στράτων) كاتب المزارعين (γραμματεύς γεωρῶν) إلى أكوسيلاوس (Ἀκουσίλαος) السيتولوجوس، تحية. من أجل..... أراضي التاج أردبين من القمح، المجموع ٢ أردب عام ٢١، ١٥ توت. إمضاءات، بيتالوس (Πέταλος) و ماريس (Μάρρης) كاتب القرية ".

والــبردية الثانــية[٣٤]. مرسـلة مــن أونوفــريس (Ὀννῶφρης) كاتــب مربــي الحــيوانات (γραμματεύς κτηνοτρόφων) فــي قــرية باكخياس إحدى القرى الشمالية بإقليم أرسينوي إلى نفس الســيتولوجوس يطلب منه دفع أربعة أرادب من القمح نظير نقل كمية من الغلال إما إلى أرسينوي أو إلى ميناء بطوليمائيس هورموس علي دواب الحمل المملوكة ربما لنقابة مربي الحيوانات.

وإن كــان قــد تبيــن لنا من خلال البرديتين السابقتين أن الحكومة كانت تستخدم دواب نقل مملوكة للأفراد في نقل المحاصيل الزراعية من الحقول الملكية إلا أنه لم يتبين لنا مقدار الغلال المنقولة والتي دفعت الحكومة مقابل نقلها أردبين (في البردية الأولى) وأربعة أرادب (في البردية الثانية).

وممــا ســبق يتضــح لنا أن مزارعي الأراضي الملكية كانوا ملتزمين بنقل المحصول علي حسابهم الخــاص وبدوابهم أو بنقل المحصول سواء كانت دواب الحكومة تلك مملوكة للدولة أو تستأجرها من الأفراد مقابل أجر أيضاً كما جاء في البردية السابقة.

ونفــس الشــيء لــم يكــن فقط لمزارعي الأراضي الملكية ولكن أيضاً بالنسبة لمزارعي الأراضي الخاصة، حيث كان نقل المحاصيل خدمة إلزامية مفروضة من قبل الدولة علي المزارعين[٣٥].

---

(30) Ibid.
(31) Ibid.,852 (174 B.C) note, 85.
(32) P. Tebt, I, 35, 11.11- 15 (B.C.111)
(33) P. Fay. Towns, 18, (a) 11.1-9 (1st Cent. B.C)
(34) P. Fay, Towns, 18 (b), 11.1- 10 (1st Cent B.C).
(35) Rostovtzeff, FSELEHT, pp. 166.- 168.

ومن خلال البرديتين السابقتين[٣٦]. نجد أن أوامر الدفع موجهة إلى السيتولوجوي؛ وذلك لأن المخازن الحكومية التي تجمع فيها الغلال كانت تعتبر بمثابة مصارف للحسابات شأنها في ذلك شأن المصارف المالية حيث كانت تدفع أجور النقل وكذلك الضرائب النقدية[٣٧].

(٢) أجور النقل النهري (ναῦλον):-

تحدثنا إحدى الوثائق البردية[٣٨]. التي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م عن أجرة النقل النهري، جاء فيها أن لكل مائة أردب كان يدفع عليها تكلفة نقل (نولون) في منف يقدر بمبلغ ٤٥ دراخمة نحاسية، ٤ دراخمات فضية.

ومـــن البرديات الأخرى[٣٩]. التي تحدثنا عن تكاليف النقل النهري بردية مؤرخة بالعام ٢٤٨ ق.م جاء فيها أن قبطان أحد المراكب المملوكة لزينون وكان يدعي بايس (Παις) يقوم بنقل البضائع ويطلب من زيـــنون رفـــع تكالـــيف الـــنقل مـــن ثلث الأرباح إلى النصف لأن البحارة يرفضون القيام بعملهم لقاء ثلث الأرباح.[٤٠].

إن الإشـــارة الهامة في هذه البردية هي ما ذكره بايس قبطان المركب من أن البحارة يرفضون القيام بعملهـــم لقـــاء ثلث الأرباح ويطلبون النصف، لعل ذلك يشير إلى أسلوب خاص في استغلال المراكب، فإن بـــايس- قـــبطان المركـــب- مسئول عن تكلفة النقل وعن شحن المركب. ولعل بايس وجد أن أرباح زينون وفيرة. لذلك طلب المشاركة في نصف الأرباح[٤١].

كمـــا أن إحدى البرديات التي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م جاء فيها أن دخل منف من السمك بلغ ٣ تالنت، أما مصاريف النقل المائي والمكوس فقد بلغت تالنتاً واحداً، ٢٥٠٠ دراخمة.

ونلاحـــظ فـــيما سبق أن المكوس الجمركية كانت ترتبط بتكلفة النقل، وذلك لأن المكوس كانت تقدر عادةً علي أساس قيمة السلعة بما في ذلك تكاليف نقلها[٤٢].

ولقـــد مر بنا في البردية السابقة[٤٣]. أن البحارة كانوا يتقاسمون الأرباح مع مالك السفينة. كما كانوا يتقاســـمون الأربـــاح مـــع الملـــك البطلمي بحيث يكون نصيب الملك ثلاثة أرباع ونصيب الملاحين الربع الباقـــي[٤٤]. وفي بعض الحالات الأخرى وجد أن البحارة كانوا يتقاضون أجرة شهرية. حيث نجد في بردية تعـــود إلى نهاية النصف الأول من القرن الثالث ق.م شكوى من بحار يدعي مورس موجهة إلى أحد معاوني زينون ويدعي "بيمينيس" (Πεμενῆς) لأنه لم يتقاض أجره لمدة أربعة شهور[٤٥].

---

(36) P. Fay, Towns, 18 (a)(b).

(٣٧) أيدرس بل، المرجع السابق، ص٦٥.

(38) P. Cornell,3 (Mid Cent. B.C)11.2- 8.

(39) P. Mich, Zenon, 60,11.3- 6 (248- 247 B.C).

(٤٠) فادية أبو بكر، المرجع السابق، ص١٨٥.

(٤١) نفسه، ص١٨٦.

(٤٢) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في العصر البطالمة، ج٣، ص٣٣٨.

(43) P. Mich, Zenon, 60,11.3- 6.

(44) P. Petrie, III, 107, a-e.

(45) P. Lond. VII, 2007 (248 B.C) Arsinoe.

كمــا جــاء فــي بردية أخري أن بحاراً يدعي "قامونيس" (Φαμῶνης) يعمل علي أحد المراكب المملوكــة لأبوللونيوس كتب إليه يستعطفه أن يوافق علي صرف متأخرات أجوره هو وباقي البحارة حتى لا يضطر إلى بيع ملابسه علي حد تعبيره، ولكي يحصل علي حريته بأسرع ما يمكن(٤٦).

ويــبدو أن فامونيس قد وقع أسيراً لبحارته الذين تمردوا عليه بسبب عدم صرف أجورهم، واعتبروه إما مسئولاً عن تأخر أجورهم، أو علي الأقل متواطئاً مع المسئول عن التأخير. وهذا المأزق يبدو واضحاً من سياق البردية التي تنتهي بهذه الاستغاثة الفريدة(٤٧).

ويبدو أن البحارة كانوا يتقاضون أتعاباً نظير عملهم علي هيئة مقدار من الغلال(٤٨).

ثانياً: العصر الروماني.

يــبدو أن مســتأجري الأراضي الحكومية بكافة أنواعها كانوا ينقلون محصولهم إلى، الطاحونة، إما بواسطة دوابهم الخاصة أو بدواب النقل الحكومية وذلك في حالة عدم توافر دواب نقل لديهم. وكانت الحكومة تفرض عليهم مكساً نظير ذلك(٤٩). ويبدو أن ملاك الأراضي الخاصة لم يتمتعوا بهذا الحق. كما كلف الفلاح بــنقل نصــيب الحكومــة من الغلال من طاحونة القرية إلى صومعة الغلال. وكان في استطاعة مستأجري الأراضــي الحكومية استخدام قوافل الدواب الحكومية نظير مكس خاص بذلك(٥٠). كما فرض رسماً إضافياً علــي أصــحاب الأراضــي نظير نقل الغلال من الصومعة إلى الميناء، وقد خصص هذا الرسم لدفع أجور موظفــي الصــومعة المختصين بتصدير الغلال وأجور سائقي دواب النقل ونفقات إنزالها إلى السفن. وكان محصل ضريبة القمح "السيتولوجوس" هو المسئول عن دفع هذه الأجور(٥١) .

ولا يستبعد أن تكون نفقات نقل القمح إلى الإسكندرية قد فرضت علي كاهل دافعي الضرائب(٥٢).

وسوف نتناول في البداية أسعار وسائل النقل ثم أجور النقل في مختلف مراحله.

(١) أسعار وسائل النقل البري:

ســوف نكتفــي هنا بالحديث عن أسعار الحمير كوسيلة من وسائل النقل البري، وذلك لأنه لم تتوافر لديــنا المعلومات الخاصة بأسعار وسائل النقل الأخرى من جمال وبغال وثيران وغيرها من ناحية، ولأهمية هذا الحيوان في عملية النقل البري من ناحية أخري.

إن معظم الوثائق البردية المتوافرة لدينا عن أسعار الحمير مؤرخة بالقرن الثاني الميلادي. ولقد كان سعر الحمار خلال هذا القرن يتراوح ما بين ٥٦ دراخمة و٣٤٨ دراخمة(٥٣).

---

(46) P. Mich, Zenon., 44, (about mid, 3rd Cent. B.C).

(٤٧) حسين محمد يوسف، المرجع السابق، ص١٤٢.

(٤٨) نفسه، ص١٣٣.

(٤٩) آمال محمد الروبي، مصر في عصر الرومان، ص٢٥٢.

(٥٠) نفسه، ص٢٥٣.

(51) Wallace, Op. Cit., p.30.
(52) Ibid., p. 43.
(53) Johnson. Op. Cit., pp. 230- 231.

وفـــي إحـــدى البرديات(٥٤) المؤرخة بعام ١٠٣م بيع حمار بمبلغ ٢٨٠ دراخمة من الفضة. والبردية عبارة عن عقد بيع لحمار. وجاء فيها:

"..... فـــي قـــرية كيركيســـوخويس (Κερκεσούχοις) في قسم هيراكليديس بإقليم أرسينوي. أمونـــيوس بن سيفيروس يبلغ من العمر حوالي ثلاثين عاماً. به ندبة أعلي حاجبه الأيسر. من نيلوبوليس في إقليم هيراكليوبوليت يقسم لجايوس فاليريوس لونجوس (Λόγγως)، مسرح من الخدمة العسكرية في الجـــيش. يبلغ من العمر حوالي ٤٧ عاماً به ندبه أعلي حاجبه الأيسر بأنه قد باع له حمار...... والإقرار شمل استلامه ٢٨٠ دراخمة من الفضة بالكامل يداً بيد".

فـــي إحدى البرديات(٥٥) المؤرخة بعام ١٢٦م جاء ثمن أنثي حمار ٥٦ دراخمة من الفضة والبردية عبارة عن عقد بيع لأنثي حمار جاء فيه:

"..... ثيادلفيا في قسم ثيمستيس بإقليم أرسينوي ميستاريون (Μυστάριων) بن هيرون يبلغ من العمـــر حوالـــي أربعين عاماً به ندبة علي إصبع اليد اليسرى الصغير يوافق علي أنه باع إلى ساتابوتيس (Σαταβούτις) بن بيكيسيوس(Πεκύσιος) يبلغ من العمر حوالي ثلاثين عاماً- به ندبة علي إصبع يـــده اليســـرى الصغير أنثي حمار.... ولقد تسلم ميستاريون من ساتابوس المبلغ المتفق عليه بينهما ٥٦ دراخمة من الفضة مباشرة من يد ليد".

ومـــن خلال هذه البردية يتضح لنا أن ثمن أنثي الحمار في عام ٢١٦م دراخمة الذي يرجع إلى حكم الإمبراطور هادريان (١١٧-١٣٨م) ٥٦ دراخمة من الفضة. وفي العام ١٣١م في عهد نفس الإمبراطور بيع حمـــار بـــ ٤٨ دراخمة (٥٦) كما بيعت أنثي حمار في نفس فترة الحكم بـــ ٦٠ دراخمة من الفضة(٥٧). وفي عـــام ١٥٠ مـــيلادية (فترة حكم الإمبراطور أنطونيوس بيوس ١٣٨ – ١٦١م) بيع حمار ٢٠٠ دراخمة من البرونز(٥٨).

وفي القرن الثالث نجد أن أسعار الحمير قد زادت بشكل مبالغ فيه حيث نجد أن ثمن الحمار في عام ٢١٧ هو ٤٠٠ دراخمة وفي العام ٢٨٧ نجد أن سعره قد أصبح ٣٨٠٠ دراخمة. وفي نهاية القرن الثالث بيع حمار بمبلغ تالنتين وثلاثة آلاف دراخمة أي ١٥,٠٠٠ دراخمة، إذا كان التالنت يساوي ٦,٠٠٠ (ستة آلاف) دراخمـــة، بمقارنـــة هذا السعر بالمثال السابق، حيث كان ثمن الحمار عام ٢٨٧م هو ٣٨٠٠ يتضح لنا مدي زيـــادة الأســـعار، ويـــرجع ذلـــك إلـــى تضخم الأسعار الذي ساد في نهاية القرن الثالث نتيجة لانهيار قيمة العملة(٥٩).

---

(54) Husselman., Op. Cit., pp. 73- 74.
(55) P. Fay- Town, 92,1- 15 (A. D 126).
(56) Husselman, Op. Cit., p. 75.
(57) Johnson, Op. Cit,pp.230- 31.
(58) Ibid.

(٥٩) منيرة محمد الهمشري، المرجع السابق، ص ص١٦٥، ١٦٧، ١٦٨.

(٢) أجور النقل البري.

هناك العديد من الوثائق البرديه والمؤرخة بالعصر الروماني تحدثنا عن أجور النقل البري في أقاليم مصر المختلفة. ومنها:

وثيقة بردية تعود إلى العام ١٨ق.م[٦٠] تشير إلى أن أجرة دواب النقل في ذلك الوقت كانت ١/٦ أردب من إجمالي الشحنة المنقولة.

وبردية ثانية مؤرخة بالعام ٣٣م تشير إلى أن أجرة الحمار الكبير وآخر صغير نظير قيامهما بأعمال نقل، بلغت ١٦٨ دراخمة، بواقع ٣ دراخمة لكل شهر.

وبردية ثالثة[٦١]مؤرخة بالعام ٤٢م تشير إلى أن أجرة كمية من العدس من قرية ثيادلفيا إلى أرسينوي بالحمار كانت ١/٢ أردب لكل شحنة ومن أوتوديك إلى أرسينوي ١/٢ ١٣ أردب لكل ١/٢ ٢١٣ أردب.

وبردية رابعة [٦٢]مؤرخة بالعام ٤٦م تشير إلى أن أجرة الحمار وسائقه في إقليم أرسينوي بلغت ٨ دراخمة ٥ أوبول وذلك نظير استخدامها في أعمال نقل من قرية تبتونيس إلى قرية كيركي بنفس الإقليم.

وبردية خامسة [٦٣]مؤرخة أيضاً بالعام ٤٦م وتشير إلى أن أجرة الحمار في إقليم أرسينوي بلغت ٥ أوبول وذلك نظير قيامه بأعمال نقل قرية تبتونيس إلى قرية تالي (Ταλέι) بنفس الإقليم.

وفي بردية سادسة[٦٤] مؤرخة بالعام ٧٩م جاءت أجور النقل في إقليم هيرموبوليس كالآتي:

أجرة عربات نقل، نقلت بعض الحزمات من الحقل إلى الجرن الملكي ٥ دراخمة في اليوم. في بعض الأحيان بلغت ١٠ دراخمات. وكانت أجرت الحمير ١/٢ ١-٢ أبول لكل حزمة. وكانت أجرة الحمير نظير نقل النبيذ من إحدى الضياع إلى قرية إيبيونيتيس (Ἰβιονῖτις) ٣ أبول لكل حمولة حمار.وكانت أجرة الحمير نظير نقل ٦٢ كيساً من السماد ٤ دراخمة. أجرة الحمار لكل يوم ٧ أوبول، والسائقين ١/٢ ٢أوبول.

وبردية سابعة[٦٥] (مؤرخة بالعام ١٠٨م) وهي عبارة عن إيصالات ثلاث مبالغ مجموعهم ١٨ دراخمة. لنقل حبوب من المحتمل أنها إيجار الأراضي العامة تنقل من صوامع الغلال العامة إلى بطوليمائيس هورموس علي الجمال المملوكة للدولة. وجاء فيها:

" العام الحادي عشر من عهد الإمبراطور قيصر نيرفا تراجان أغسطس جرمانيكوس ٢٢ بؤنة دفع من قبل بسينكيبكيس (Ψενκῆβκις) بن باكيبكيس (Πακήβκιος) إلى أورسيس (Ὀρσῆς)، هوريون وشركائهم لحساب فيلافيوس هيراكليديس النومارخ، من أجل نقل حزم وأكياس في العام المذكور الحادي عشر ٨ دراخمة من الفضة، المجموع ٨ دراخمة".

---

(60) P. Fay, 101.
(61) BGU, 912.
(62) P. Tebt, X, 35.
(63) P. Tebt, VII, 18.
(64) P. Lond, 131.
(65) P. Tebt. II 356, 11.1- 8 (about 108 A.D).

ونتبين من خلال هذه الوثيقة أن نقل الأكياس والحزم من الحقل إلى صومعة الغلال المحلية كان يقوم به مستأجرو الأراضي العامة على دواب نقل (جمال) مملوكة للدولة لضريبة مفروضة عليهم من قبل الدولة وهي ضريبة(Προσμετρώμεν)(والتي سبق الحديث عنها في الفصل السابق.)

وبـــردية ثامنة[٦٦] مؤرخة بعام ١٤٥م تشير إلى أن أجرة جمل بلغت ٢/١ ٧ دراخمة لكل تالنت نظير نقل حجر الشبة من الواحة الصغيرة (الداخلة) إلى قرية سوكنوبايونيسوس، والتي تبلغ المسافة بينهما مسيرة ١٨ يوماً ذهاباً وإياباً[٦٧]

وجاء في هذه البردية:

" السنة التاسعة من حكم الإمبراطور هادريانوس (مع ذكر العديد من الألقاب الأخرى) ٣ طوبة. من خـــلال مصـــرف ســـابينوس، في حي ترياسيريس(Τρεασύριης) أنا سخاوريون (Σχαύριον) بن أفروديســـيوس(Αφροδίσιος) وأقـــرناءه مشـــرفي احتكار حجر الشب في إقليم أرسينوي إلى بانوفيس (Πανοῦφις) بن تيسينوفيس(Τεσενοῦφις) و ستوتويتيس (Στοτοέτις) بقرية سوكنوبايونيسوس فـــي إقليم هيركليوبوليس، سائق جمل، طبقاً لما دفعه من أجل المكس علي الثلاثين تالنت من حجر الشبة التـــي نقلها من الواحة الصغيرة إلى أرسينوي عبر بوابة مكوس نينبو (Νύνπου) بمعدل ١ دراخمة و٣ أوبـــول لكـــل تالنـــت، و٤٥ دراخمة وبالمثل ١٢ تالنت من المعدن، قد أستلمها من أجل نقلهم، بمعدل ٧ دراخمة ٣ أبول، و٩٠ دراخمة و١٣٥ دراخمة".

وتقـــدم لنا برديات "كولومبيا[٦٨] المؤرخة بعام ١٥٥م بعض المعلومات المرتبطة بنقل الغلال وأجور نقلهـــا إلـــى صـــوامع الغلال إلى الميناء تمهيداً لنقلها إلى الإسكندرية. كما تلقي هذه البرديات الضوء علي التفويضـــات (ἐπιστάλμαται) الصـــادرة من الاستراتيجوس و الباسيليكوجرامتيوس إلى مرؤ سيهم في صـــوامع الغـــلال والمصارف المالية. وذلك لإعداد الأجور المناسبة للأعمال التي تم إنجازها طبقاً للتفويض الصادر من الباسيليكوس.

وتشير إحدى هذه البرديات[٦٩] إلى أجرة نقل خاصة بسائقي الحمير العامة نظير نقلهم كمية من القمح والشعير من صوامع غلال قسم بوليمون بإقليم أرسينوي إلى الميناء، وجاء فيها:

" إلى سابينوس وشركاه، مصرفي الدولة، من سائقي الحمير العامة الذين تظهر أسماءهم بأسفل، من قري موخيس (Μούχεις) و إليوسيس (Ἐλεύσις) من خلال هيراكلاتوس (Ἡρακλας) ممثلنا المعين. لقد استلمنا منك المال الذي أمرت بدفعه لنا كأجرة نقل (φόρετρον) علي القمح والشعير الذي نقلناه. كما تم التصديق عليه، من صوامع غلال قسم بوليمون إلى الميناء وتبلغ أجرة النقل تلك، ٤/١ ٢٨ أردب من القمح ٢٤/١ ٣/١ ٢ أردب مـــن الشعير القيمة المحولة هي ٨ دراخمة لكل أردب من القمح، المجموع الكلي ٢٢٦ دراخمـــة. وبالنســـبة للشـــعير حوالي ٤٨٠ دراخمة لكل ١٠٠ أردب، المجموع الكلي كان ١١ دراخمة ٢ أوبول، ٢ خالكي المبلغ الإجمالي ٢٣٧ دراخمة، ٢ أوبول، ٢ خالكي....."

---

(66) BGU, 697.
(67) Johnson, Op. Cit., p.602.
(68) P. Col., I recto 4., cols, 1, 3,4,5,6,7,8,9,11,13,15,16,18,19.
(69) Ibid., col., 11.1- 10.

ويتبين لنا من خلال هذه البردية أن أجرة النقل للقمح والشعير من صوامع الغلال في بوليمون إلى الميناء بلغت ١/٤ ٢٨ أردب من القمح و ١/٢٤ ١/٣ ٢ أردب من الشعير. وان هذه القيمة العينية تم تحويلها إلى قيمة نقدية بلغت ٨ دراخمة لكل أردب من القمح و ٤٨٠ دراخمة لكل ١٠٠ أردب من الشعير أي بواقع ٤ دراخمة و ٤ أوبول و ٦ خالكي لكل أردب من الشعير[٧٠] ويشير كل من "ويسترمان" "وكيز" إلى أن الأجور الخاصة بالنقل البري لغلال الدولة كانت تأخذ أيضاً بشكل عيني من صوامع غلال الدولة عن طريق السيتولوجوي .[٧١]

ولكن هل كان تحديد الأجر المأخوذ مقابل النقل، عيناً أم نقداً يحدد عن طريق الاختيار؟ أي، هل كان سائقو الحمير والجمال هم الذين يحددون إذا ما كانوا سيحصلون علي أجورهم بشكل عيني أم نقدي، أم أن الدولة هي التي كانت تحدد إذا ما كان الأجر نقداً أم عيناً؟ يفترض كل من "ويسترمان"و " كيز" أن قرار له مثل هذه الأهمية ينبغي أن يتخذه الوالي لاعتبارات المصلحة الاقتصادية للدولة في كل عام، ذلك لأن التفويض في حق الاختيار بين الدفع نقداً أم عيناً، يحتفظ به بشكل سنوي- أي يتم تحديده في كل عام- طبقاً لقرار الوالي فضلاً عن قرارات الاستراتيجوي في الأقاليم[٧٢]. وربما يرجح هذا الرأي أيضاً ما ذكرناه سالفاً عن التقارير الدورية التي كانت ترسل إلى الوالي عن دخول صوامع الغلال المنتشرة في جميع أنحاء البلاد.

وبردية ثانية من برديات كولومبيا[٧٣] تتعلق بأجور سائقي الجمال العامة من قرية ديونيسياس (Διονύσιας) نظير نقلهم كمية من القمح من قسم بوليمون إلى الميناء. وجاء فيها:

" إلى سابينوس ديوس وشركائهم، مصرفي الدولة، نحن الذين كتبت أسمائهم بأسفل، سائقو الجمال العامة من قرية ديونيسياس، ممثلين من خلال هوريون ممثلنا المعين، قد تسلمنا منك المال الذي فوضت بدفعه لنا عن طريق بطلميوس، السكرتير الملكي لقسم بوليمون وممثل سلطات الاستراتيجوس في قسمي بوليمون و ثيميستيس لأجرة نقل القمح، العمل الذي تم إنجازه تحت إدارة بطلميوس علي محصول قسم بوليمون للعام السابع عشر. وبلغت تكلفة النقل ١٣٠ أردباً من القمح، الذي تم تحويله إلى قيمة مالية بلغت ٨ دراخمات لكل أردب، الإجمالي ١٠٤٠ دراخمة من الفضة، والمجموع الكلي ١٠٤٠ دراخمة".

وعندما يسلم سائقو الحمير وسائقو الجمال المخصصة لهم من الغلال في الميناء المحدد. كان يطلب منهم إيصال أو شهادة ما تثبت أنهم قد قاموا بتوصيل الكمية الصحيحة وتظهر هذه الشهادة في العديد من إيصالات كولومبيا[٧٤] من خلال الجملة (οὐ ἐδηλώθημεν)، بمعني **" كما تم التحقق منه "** أو **" كما قدم وثيقة تثبت ذلك".**(*)

---

(70) Westermann and Keyes, Op. Cit., p. 107.
(71) Ibid., p. 106.
(72) Ibid.
(73) P. Col., I recto 4, col,16 11.1- 170.
(74) Ibid., cols., 1,1.6 ; 7,11.8-9; 9,11.10- 11;19,1.7.

(*) ولكن المعني الحرفي للتعبير اليوناني هو: " ولم تظهر غير ذلك" (رأي ا.د /السعدني).

ويـــرجح أن إعـــداد هذه الشهادة كان أحد واجبات حراس النهر (Ορμοφύλακες) كمندوبين عند الســـيتولوجوي، وبناءً علي تلك الشهادة فإن سائقي الجمال ،سائقي الحمير كانوا يقدمون طلباً لصرف أجور النقل مقابل ما تم إنجازه من عمل(٧٥).

كما نلاحظ أن هناك ممثل ينوب عن سائقي الجمال وسائقي الحمير في استلام أجور النقل(٧٦). وعلي سبيل المثال ما جاء في إحدى تلك البرديات(٧٧).

" أنا خريساس (Χρυσάς) ممثل معين من قبل هؤلاء الذين كتبت أسماؤهم بأعلى (سائقو حمير مـــن قـــري مختلفة) قد تسلمت ألفين وأثنين وخمسين دراخمة من الفضة، وأثنين من الأبولات، المجموع الكلي ٢٠٥٢ دراخمة و ٢ أبول كما ثبت بأعلى العام الثامن من حكم مولانا أنطونيوس قيصر ٥ برمهات".

ويـــبدو أن هذا المندوب الذي كان يتسلم أجرة النقل من مصرف الدولة بالنيابة عن سائقي الدواب كان وكيل أو كاتب نقابة سائقي الدواب.

كمـــا نجد أن هناك بعض سائقي الدواب كانوا يباشرون عملهم بأنفسهم لدي الدولة ويتسلمون أجور النقل الخاصة بهم بأنفسهم من مصرف الدولة(٧٨). ومثال ذلك:

" أنـــا ســـرابيون بن مارون. سائق جمل، تسلمت المائتى وواحد دراخمة والاثنين أوبول المذكورة بأعلى"(٧٩).

ونجـــد أيضـــاً أن بعض السائقين قد تسلموا الأجور الخاصة بهم بأنفسهم ولكن لأنهم أميون فقد كتب ووقـــع بالنـــيابة عـــنهم شـــخص آخر ليس سكرتير نقابة سائقي الدواب. ويدل علي ذلك ما جاء في إحدى البرديات(٨٠).

" كـــتابة مطابقـــة لهم عن طريق ماريون "توموجرافوس" (νομογράφος) هؤلاء الذين أعطيت أوصـــافهم. ثبـــت أنهـــم أميون، العام الثامن من حكم الإمبراطور هادريانوس (مع ذكر العديد من الألقاب الأخـــرى) ٢ بـــرمهات أنـــا، أمونـــيوس، بن هوريون، تسلمت أجري كما حدد بأعلى. أنا، أمونيوس بن مايثسس، أيضاً تسلمت أجري كما حدد بأعلى.

وفـــي إحـــدى برديات كولومبيا أيضاً(٨١) نجد أن طلب الدفع كان مؤرخاً بـــ ٢٥ أمشير في حين أن الدفع من قبل المصرف الحكومي وجد بعد ذلك بثمانية أيام في ٣ برمهات وقد يمثل هذا الوقت المستغرق من قبل المصرف الحكومي للانتهاء من إعداد الأجور الخاصة بالسائقين. (٨٢)

وفي إحدى البرديات(٨٣) المؤرخة بعام ١٥٨م نجد أن أجرة نقل القمح من صوامع الغلال إلى أرسينوي بلغت ١/٣ أردب لكل حمولة يبلغ وزنها ٣ أردب. والنص كالآتي:

---

(75) Westermann and Keyes, Op. Cit., p. 108.
(76) P .Col., cols., 1,11.21- 23; 4,11. 29- 33; 5,11.21- 26;6,11. 29- 22; 7,11.21- 25; 9,11,26- 30; 16,11. 23-28; 18, 11. 29- 31; 19, 11- 18- 23.
(77) Ibid., col,18,11.29- 31.
(78) Ibid., cols., 3,11.17-20; 8,11.18- 20;13,11.19- 21;15,11.14-15.
(79) Ibid., col., 3,11,17- 20.
(80) Ibid., col., 8,11-15- 20.
(81) Col, 13,11.12- 11.
(82) Westermann and Keyes, Op.Cit., p. 109.
(83) P.UPPS. 2 ,recto 1.(157- 158 A.D).

" طبقاً لتفويض آخر مؤرخ بـــ ٢٦ طوبة في العام الثامن صادر إلى نقابة أصحاب دواب النقل من قرية سوباثيس التابعة لإقليم هيراكليوبوليت من أجل خدمة النقل تم التصديق عليها لتسلم تحت إدارة نائب الاســتراتيجوس هيليودوروس لنقل غلال من صوامع الغلال في قسم ثميستس لنقل محصول العام الثالث ٢٩ أردب من القمح. لنقل محصول الرابع ١٦٠ أردب من القمح. لنقل محصول العام الخامس ١٩٨ أردب من القمح. لنقل محصول العام السادس ٣٣ أردب من القمح المجموع الكلي ٤٢٠ أردب. أيضاً تحت إدارة بطلمــيوس الكاتــب الملكــي السابق لقسم ثيميستيس ويعمل كستراتيجوس من ٤ برمودة إلى أبيب، طبقاً للــتفويض الصــادر من بطلميوس إلى خلفه هيلودوروس والآتي يضاف إلى ما جاء بأعلى: لنقل محصول العــام الثانــي ١/٤ ٨١ أردب مــن القمــح، لنقل محصول العام الثالث ١/٤ ١٩ أردب من القمح الكميات ١/٢ ٢٠٠ أردب مــن القمح. مجموع الكميات لكلاً من التفويض ١/٢ ٦٢٠ أردب من القمح. طبقاً لتفويض آخر مؤرخ بـــ ١١ أمشير في العام الثامن صادر إلى نقابة أصحاب دواب النقل في قرية إقليم كينوبوليس من خلال وكيلهم سيرابيون بن إيليس (Ἑλις) تحت إدارة حربوقراطيون من أجل نقل غلال محصول العام الثالــث مــن حكم الأباطرة أنطونيوس فيروس من صوامع غلال قسم بوليمون ٥/٦ ٥٥٨ أردب من القمح. مجمــوع الكمــيات الكلي ٥/٦ ٥٥٨ أردب من القمح مجموع شحن القمح متضمناً ذلك أجرة النقل ١٩/٢٤ ٥,٦٢٦ أردب مــن القمــح الحســاب المتبقي في خزانة الدولة ١/٢ ١٠,٩٨٤ أردب من القمح ٩ أردب الشعير ٢,١٦٣ أردب من العدس– التاريخ.

مــن الواضــح أن كمــيات الغــلال الواردة في هذه البردية خاصة بالأنونا. وقد تم نقلها بناءاً علي تفويضــات صادرة من الاستراتيجوس من المحتمل صدرت بناءاً علي تلقي إشعار من مدير المال المسئول عــن صومعة الغلال الرئيسية في نيابوليس يفيد بأن ذلك الشحن مسموح به. ولقد ناقشت هذه الوثيقة المبالغ المالــية التي تم إعداد الشحنات ست سنوات سابقة أو غلال قديمة قد تم تخزينها في صوامع الغلال المحلية لــبعض السنوات. وشحنت الآن إلى روما. لكن يبدو أن وجهة النظر الأخيرة هي الصحيحة. أما فيما يتعلق بأجــرة الشحن فإننا نجد أن الكمية الإجمالية للغلال التي تم نقلها هي ١٩/٢٤ ٥,٦٢٦ أردب شاملة أجرة النقل وهي:

٥/٨ ٥٥٨ أردب . وبعملية حسابية بسيطة نجد أن الكمية التي تم نقلها بعد خصم أجرة النقل منها وهي ٥,٠٦٨أردب أو ١,٦٨٩حمولة حمار (باعتبار أن حمولة الحمار ثلاثة أرادب).

(٣% ١,٦٨٩= ٥,٠٦٧) قــد شــحنت بمعدل بتكلفة نقل بلغت ١/٣ أردب مع إضافة بعض الرسوم الضئيلة[٨٤].

وفــي بــردية[٨٥] تعود إلى العام ١٧٠/ ١٧٥ نجد أن أجرة النقل دفعت نقداً بمقدار أربعة دراخمات وجاء فيها:

" فــي العام .... من حكم ماركوس أوريليوس (مع ذكر العديد من ألقابه الأخرى) ٢٤ شهر أمشير دفــع مــن قــبل كرونيون(Κρονίων) وآخرون من مشايخ القرية (Πρεσβύτεροι κώμης) قرية

(84) Johnson, Op. Cit., p. 415.
(85) P.Tebt. 364, 11.1- 12. (A.D 170/ 175).

تيبتونـــيس، مـــن أجـــل أجرة النقل في العام المذكور آنفاً، لدين فانيسيس (Φάνησιν) بن أونوفريس (Οννόφρεως) لحساب ٤ دراخمة"

ومـــن خـــلال إحـــدى البرديات[٨٦] المؤرخة بالعام ١٧٢م وهي عبارة عن جسام مقدم من قبل أحد البناعيـــن مـــن أجل أجرة النقل بكمية من الطوب الآجر. نجد تكلفة النقل بلغت ١٦ دراخمة لكل (١٠,٠٠٠) عشرة آلاف من الطوب الآجر.

وفـــي إحدى البرديات[٨٧] المؤرخة بنهاية القرن الثاني الميلادي نجد أن أجرة النقل بلغت ١٩ أوبول علي كل كيس يتم نقله من القرية إلى الميناء. وجاء في هذه البردية:

"مـــن كرونيون باكيبكيس حفيد حربوقراطيون كاهن معبد قرية تبتونس المشهور... والذي عاني مـــن وقاحـــة غير عادية من قِبَل كرونيوس والذي بحق رجل طائش وهذا هو الموضوع. الآن هو حضر نفســـه لكـــي يطلب أجرة الشحن (ναῦλον) الذي تم نقله من القرية إلى الميناء. وبدلاً من أجرة الشحن التي دفعها وهي ١٩ أوبول علي كل كيس يطلب ٣٠ بطيشه وقلة حياءه المعتاد".

يبدو من خلال هذه البردية أن تكلفة النقل كانت ١٩ أوبول أو علي كل كيس أو ٣٠ أوبول التي تمت الشكوى علي أساسها.

ويفـــترض "ويلـــيز" (Welles) ناشر البردية أن تكلفة النقل ربما تكون ٦ ١/٣ أو ١٠ أوبولات لكل أردب مـــن القمح، ٦ ١/٢٤ علي أساس ١٩ أوبول لكل كيس (كل كيس ٣ أردب) وعشر علي أساس الـــ ٣٠ أوبـــول موضـــوع الشكوى. ولكن نلاحظ أيضاً من خلال هذه البردية استخدام كلمة " نولون" (ναῦλον) للتعبير عن " تكلفة النقل البري" في حين أننا اعتدنا من خلال ما مر بنا من برديات أن "النولون" لتكلفة النقل المائي و"الفوريترون" (φόρετρον) لتكلفة النقل البري.

ويـــري "ويلـــيز" أن كلاً من المصطلحين ربما استخدما نوعاً ما بطريقة التبادل أي وضع أحدهما أو استعمال مكان الآخر[٨٨].

(٣) أجور النقل النهري:

لقـــد كـــان النقل النهري هو المرحلة الأخيرة من مراحل النقل، فبعد أن يتم نقل الغلال من صوامع الغـــلال المختلفة براً علي ظهور الدواب وكذلك العديد من السلع الأخرى، إلى الموانئ النهرية المنتشرة علي امتداد نهر النيل يتم نقلها بالسفن عبر النيل إلى الإسكندرية. حيث بعد ذلك إلى روما.

ولديـــنا عـــدد كبـــير من الوثائق البردية التي تحدثنا عن أجرة النقل النهري. ومنها وثيقة بردية[٨٩] مؤرخة بالعام ٤٢م تحدثنا عن أجرة نقل كمية من الحبوب الغذائية عن طريق السفن من أرسينوي إلى ميناء بطوليمائيس هورموس. حيث كانت أجرة نقل ٢١٦ أردب من العدس ١/٢ أردب. وأجرة نقل ٩٠٠ أردب من

(86) P.Tebt.,402, intro, p. 273.
(87) Welles, Op. Cit., pp. 104,105.
(88) Ibid, pp.109,110.
(89) BGU, 802.

العدس ٤/١ ٨ أردب ٢/١ ٢٦٧,٩٧ أردب من القمح بلغت أجرة نقلها ٣٠ ٢,٣ أردب. ٢/١ ٣٤,٨٤٧ أردب من الشعير بلغت أجرة نقلها ١٩٨ أردب.

وفـــي بـــردية ثانية(٩٠) مؤرخة بالعام ١٣٣م دفع مبلغ ١٠٤ دراخمة كأجرة نقل كمية من التبن، تبلغ قيمـــتها الـــنقدية ١١٩٠ دراخمة، وذلك مقابل نقلها من قرية الابانثيس (Αλαβάνθις) إلى محطة مياه في أرسينوي.

وفـــي عـــام ١٣٨/ ١٦١م. في إقليم هيراكليوبوليس، كانت أجرة كمية من القمح ٨٨ دراخمة. و٣٣ دراخمة دفعت مقابل نقل حجر(٩١).

وتحدثـــنا إحـــدى برديات كولومبيا(٩٢) المؤرخة بالعام ١٥٥م عند نقل كمية من جذوع الأشجار من بوليمون بإقليم أرسينوي إلى قرية بوكولون، وبلغ عدد الجذوع ٢٢ جذعاً. وكانت أجرة النقل ٤/١ ٣٣ دراخمة لكل ١٠٠ أردب من حمولة السفينة التي بلغت ٨٠٠ أردب.

والنص كالآتي:

" إلـــى ســـابينوس وشركاه، المصرفيين الحكوميين. أنا، هيركليديس بن ديديموس أسم أمي هو ديميتروس من ميناء هيراكليوبوليس ، قبطان مركبي المملوكة لي، حمولة ٨٠٠ أردب، مع أمونيوس بن ميـــترودوروس (Μητροδώρου)، حفـــيد كـــيفالون (Κεφαλῶνος) مـــن قبـــيلة سوسيكوســـميان (Σωσικόσμιου) وحـــي زينـــيان (Ζηνείου)، وديونيســـيوس بـــن بطلمـــيوس حفـــيد بوتامون (Ποταμῶνος) مـــن قبـــيلة أرخيستراتينوس (Αρχεστρατείου) وحي زينيان، يعملون كضمانات لامتثالـــي، وكضـــمناء لي، هذان الاثنان هما رؤساء نقابة ربابنة السفن لإقليم أرسينوي. قد تسلمت منك المـــال الذي فوضت بدفعه لي من أجل نقل خشب الأكانثوس (ακανθίνων) لعدد٢٢ جذع قادم من قسم بولـــيمون مـــن أجل قرية بوكولون..... بما قيمته ٣٣ دراخمة٢/١١ أوبول ٢ خالكي لكل ١٠٠ أردب من حمولـــة الســـقينة. الإجمالـــي ٢٦٦ دراخمة من الفضة، ٢/١١ أوبول، اقتطاع ٢/١ ٦% من أجل ـــــ بما يساوي ١٧ دراخمة. ٢ أبول. المتبقي ٢٤٨ دراخمة، ٢/١ ٥ أوبول الإجمالي ٢٤٨ دراخمة ٢/١ ٥ أوبول. و هيراكلـــيديس يبلغ من العمر حوالي ٣٥ عاماً به ندبة بحاجبيه الأيسر كتب بالنيابة عنه لأنه ثبت أنه أمي، من قبل هيراكليديس النوموجرافيوس. العام الثامن عشر من حكم مولانا أنطونيوس قيصر. أنا ديوينسيوس بن بطلميوس، أضمن صحة ما ذكر بأعلى هيراكليديس"

ونتبين من خلال هذه الوثيقة البردية أن تكلفة النقل من بوليمون من سعة حمولة المركب، وأن نسبة بلغت ٢/١ ٦% منها ثم انقطاعها من الممكن أنها خصم صاحب المصرف من أجل مبلغ قد تم دفعه مقدماً(٩٣).

كمـــا نلاحظ أيضاً أن موظفي نقابة أصحاب السفن في إقليم أرسينوي عملوا كضمناء لمالك المركب الخاص في الوفاء بتعاقدات الحكومة(٩٤).

---

(90) P. Lond., 1165.
(91) Johnson, Op. Cit., p. 407.
(92) P. Col., I recto. col, 10,11.1-24 (155 A.D) Thiadelphia.
(93) Johnson,Op.Cit.,p.407.
(94) P.Col 1recto 4.,col, 10, 1.10.

ويذكــر " أويرتل" "Oertel" أن هذين الضامنين اقتضتهم الضرورة لضمان تنفيذ قبطان السفينة للمهمة التي أوكلت إليه في خدمة النقل وعدم حدوث أي إتلاف، أو فقدان أو خسائر أثناء النقل(٩٥).

كمــا نلاحــظ أيضاً أن مالك السفينة (هيراكليديس) كتب بالنيابة عنه شخص آخر هو هيراكليديس، النوموجرافــيوس لأنه لا يجيد الكتابة. وكذلك ضمنه شخص ثالث في إثبات صحة ما جاء في الإيصال وهو ديونيسيوس(٩٦).

وذلــك يتشابه مع ما جاء في إحدى إيصالات النقل البري حيث كتب بالنيابة عن سائقي الدواب شخص آخر وهو أيضاً نوموجرافيوس (٩٧).

وفــي إحــدى البرديات(٩٨) التي تعود إلى القرن الثاني الميلادي حساب من المحتمل أنه قدم من قبل موظــف إلــى رئيسه المباشر، خاص بنفقات تتعلق بأجرة نقل حمولات للعديد من المراكب المحملة بالقمح والمرسلة عبر النهر. في الغالب. إلى الإسكندرية. وجاء في هذه البردية:

" حســاب لمركب تريادلفوس (Τριαδέλφου) ٣٤٠٠ أردب من القمح بتكلفة ٢١ دراخمة لكل ١٠٠ أردب، الإجمالي ٧١٢ أردب.{ العدد الصحيح هو ٧١٤ حيث أن التكلفة كانت ٢١ دراخمة لكل ١٠٠ أردب. وإذا قســمنا ٤٣٠٠ ÷ ٢١= ٧١٤ ولــيس ٧١٢. لــنفس الشخص بتكلفة ٤ دراخمة لكل ١٠٠٠ أردب، ١٢ دراخمـــة حمولة ١٧١ أردب من القمح نقلت.... المكان الجاف ٤ دراخمة لكل ١٠٠ أردب، ٦ دراخمـــة، تكلفــة الجرة (من النبيذ) أرسلت إلى المساعدين (ὑπηρεταις) والجنود (στρατιώτη) ٨ دراخمة أوبول(٩٩).

وفي إحدى فقرات هذه البردية(١٠٠) أيضاً جاء:

" مركب هوريون (Ὠρίωνος) بن أمونيوس (Ἀμμώνιου) ١٥٠٠ أردب. ولمركب باوسيريس (Παυσιρίος) بن أبوللونيوس، ٥٠٠ أردب الاجمالي ٢٠٠٠ أردب بتكلفة ٢١ دراخمة لكل ١٠٠ أردب = ٤٢٠ دراخمة دفع إلى هوريون، ربان مركب، المبلغ المخصص له ٨ دراخمة"

يبدو بشكل واضح أن هذا حساب نقل غلال الأنونا بالإضافة إلى بعض جرار النبيذ ولقد بلغت تكلفة نقلهــم من أوكسيرينخوس إلى الإسكندرية ٢١ دراخمة لكل ١٠٠ أردب. ونلاحظ أن تريادلفوس قد تقاضي مبلغاً إضافياً وهو ٤ دراخمة لكل ١٠٠٠ ألف أردب ولكن سبب تقاضيه لهذا المبلغ الإضافي غير معروف.

وفــي بــردية(١٠١) مؤرخة بالعام ٢١٠م نجد أن تكلفة النقل لكمية من الغلال من ميناء "جروف" في أرسينوي إلى ميناء بطوليمائيس هورموس بلغت أردب لكل ١٠٠ أردبا من الحمولة بالإضافة إلى ١/٤ أردب إضــافي. وتتعلق هذه البردية بنقل كمية من الغلال من قريتين من إقليم أرسينوي عن طريق دواب حمل من إقلــيم كينوبوليس. وتكلفة النقل الخاصة بهذه الغلال ليست شاملة أي أنها شملت النقل عن طريق السفن فقط

(95) Oertel, Op. Cit.,p. 135.
(96) P.Col,1 recto 4,col., 10, 11. 21- 23.
(97) P. Col, I recto 4,. col, 8,11.15-20.
(98) P. Oxy, III, 522, 11.1- 6 (2nd Cent. A.D). Oxyrhynchus.
(99) Ibid. Comment Line, I, P. 260.
(100) Ibid., 11.12- 15.
(101) P. Hamb. 17. col, III, 11.1- 10 (210 A.D).

حيث أن تكلفة النقل البري الخاص بدواب النقل التي نقلت الغلال إلى الميناء دفع بشكل منفصل عن تكلفة النقل المائي وما جاء في هذه البردية هو فقط تكلفة النقل بالسفن(١٠٢).

وجاء في البردية:

" في الرابع والعشرين من شهر بابه ٩٨ حمار أحضروا ٢٩٤ أردباً (بمعدل ٣ أردب لكل حمار).

في السابع و العشرين ٢٨٢ تم تسليمهم (حساب الأيام الأخرى فقد) المجموع الكلي للتوصيلات حتى ٢٩ بابة ١٧٣٠ أردب من القمح (بدلاً من ٣٧٣٠ أردب أعطيت في النص) تكلفة الشحن أردب لكل ١٠٠ أردب.{ لو قمنا بحسابها بقسمة المجموع الكلي للأرادب وهو ١٣٧٠ ÷ ١٠٠ أردب= ١/٢ ١٧ أردب بالإضافة إلى ¼ أردب ١/٢ ١٧ أردب بإضافة ١/٤ أردب، المجموع ٧/١٢ ١٧ أردب باقي الحساب ٥/١٢ ١٧١٢ (بدلاً من ٥/١٢ ٣٧١٢ أردب أعطيت في النص).

وفي إحدى البرديات(١٠٣) المؤرخة بالقرن الثالث الميلادي نجد أن مالك مركب يدعي كرونيون قد تقاضى ٢٩٩ دراخمة كأجرة نقل، ولكن لم يتضح لنا من خلال البردية الكمية المنقولة والمكان الذي نقلت منه أو إليه. كما نجد أيضاً في نفس البردية أن أجرة نقل كمية الشعير إلى الإسكندرية بلغت ٥١٨ دراخمة.

وفي بردية (١٠٤)مؤرخة بالقرن الثالث الميلادي. وهي عبارة عن طلب مقدم إلى مدير مكتب الاستراتيجوس في أوكسيرينخوس بخصوص أجرة نقل كمية من الغلال، تم نقلها من أوكسيرينخوس إلى الإسكندرية، ولقد بلغت أجرة النقل هذه واحد أوبول رغم أننا نعلم من خلال بردية أوكسيرينخوس السابقة الذكر(١٠٥) أن أجرة النقل من أوكسيرينخوس إلى الإسكندرية كانت ٢١ دراخمة لكل ١٠٠ أردب. وجاء في البردية:

" إلى أوريليوس ديميتريوس (Δημητρίῳ) مدير مكتب ستراتيجوس (διαδεχομένῳ τὴν στρατηγίαν) أوكسيرينخوس، من أوريليوس بطلميوس بن ديوجينيس (Διογένους) وفيلوتيراس(Φλωτέρας)ربان مركب خاص تبلغ حمولتها ٥٠٠ أردب ذات رأس تمثال.... وأوريليوس ويوجينيس بن سيرابيون وأرسينوي مركب مملوكة لـ..... بن أوفيلليوس (Ὀφελλίου) ومع ذلك تلقب بـ وتبلغ حمولتها.... أردب. بها رأس تمثال إيزيس (Ἶσις). أوريليوس.... بن ديوسقوروس (Διοσκόρου) وأنخيوس (Ἄνκιος) ربان مركب مملوكة لكلاوديا برينيكي، ومع ذلك لها لقب آخر. تبلغ حمولتها ٢٥٠ أردب، وبها رأس تمثال.... الثلاثة جميعهم من أوكسيرينخوس. والربابنة مرافقون لنا، ربابنة المراكب السبعة، التي تبلغ مجموع حمولاتهم ٤٥٠٠ أردب، نطلب بأن تصدر أمراً لدفع أجرة أوبول لشحن ١/٣ ٤,٥٦٧ أردب من محصول العام الأول، الماضي الذي نقلناه علي مراكبنا النهرية جميعهم ... من الفضة .... دراخمة".

ويذكر" **جونسون**" أن أجرة الواحد أوبول ليس معروفاً بالتحديد إن كانت أجرة نقل أم أجرة قياد؟(١٠٦)

---

(102) Ibid, Intro.pp. 70- 71.
(103) P- Oxy, 1652, (a), cols,I, II, 11.1-3.(3rd Cent. A.D.).
(104) P.S.1., IX, 1048, 11.1- 20 ,Oxyrhynchus (3rd Cent. A.D)
(105) P.Oxy,522.
(106) Johnson, Op. Cit., p. 423.

وربما كانت أجرة الواحد أوبول مقابل القيادة وذلك لعدة أسباب:

أولاً: أن الكمـــية التي تم نقلها من أوكسيرينخوس إلى الإسكندرية هي كمية كبيرة بلغت ٤,٥٦٧ ١/٣ أردب. وهي كمية يصعب معها التصديق أن تكلفة نقلها هي واحد أوبول.

ثانـــياً: أنه جاء في نهاية البردية ما يشير إلى أن هناك مبالغ مالية أخري قد دفعت" جميعهم... من الفضة... دراخمة"(١٠٧) ، وربما كانت هذه المبالغ هي أجرة النقل.

ثالثاً: وجود قباطنة مرافقون لأصحاب المراكب الذين قدموا الطلب مما قد يوحي بأن أجرة الواحد أوبول هي أجرة قيادة وليست نقل.

رابعـــاً: أن "جونســـون" ذكر أن أجرة واحد أوبول ليس لها شبيه آخر في البرديات سواء كانت أجرة مقابل القيادة أو أجرة مقابل الشحنة(١٠٨) حتى وإن صح الافتراض بأن أجرة الواحد أوبول كانت مقابل القيادة فإن هذا المبلغ هزيل جداً.

وفـــي بردية(١٠٩) مؤرخة بالعام ٢٣٦م وهي عبارة عن عقد إيجار مركب. نجد أن تكلفة نقل كمية من بذور الخضراوات من ميناء جروف بأرسينوي إلى ميناء أوكسيريخوس بلغت ٤٠ دراخمة لكل ١٠٠أردب، وبمـــا أن الكمـــية المتفق علي نقلها بين المالك والمستأجر هي ٢٥٠ أردب فإن تكلفة النقل لهذه الكمية بلغت ١٠٠ أردب وتم الاتفاق بين المالك والمستأجر علي أن يستلم المالك ٤٠ دراخمة من قيمة تكلفة النقل والباقي وهو ٦٠ دراخمة سوف يستلمها عند وصول الشحنة إلى ميناء أوكسيرينخوس.

(٤) عقود السفن:

بعد أن تحدثنا عن أسعار وسائل النقل ومستلزمات السفن وتكلفة النقل البري والنهري، واستكمالاً لهذا الموضوع نتحدث عن عقود إيجار السفن وقيمة الإيجار وشروط الإيجار.

وأولي هذه العقود، عقد مؤرخ بالقرن الثاني الميلادي (١٤٠م) جاء فيه(١١٠).

" اتفاق بين ...... وتريفون (Τρύβων) بن أبوللونيوس مسجل في حي أبوللونيوس ربان سفينة بخصـــوص شحن ستة آلاف أردب من الحبوب الغذائية. ويقر تريفون بأنه قد تسلم مبلغ أربعمائة (٤٠٠) دراخمـــة مـــن الفضة، من المبلغ المتفق عليه لاستئجار سفينته وأنه سوف يتسلم الشحنة في ميناء ..... ويسـلمها فـــي ليثايـــن(Λιτήινε) فـــي إقليم "سايس" سالمة بدون أي ضرر أو خسارة من المياه، وأنه سيحصل أيضاً علي..... دراخمة وشراب في ممفيس وأنه لن يتحمل أي عبء ماعدا إكراميات الأعياد التي ســـوف يدفعهـــا، وأنـــه سيتسلم باقي مستحقاته عند تفريغ الشحنة، وأنه لن يحصل أي أعباء ناجمة عن التأخـــير في تفريغ الحمولة إذا وصلت الشحنة يوم الاحتفال، أما إذا تأخرت السفينة أكثر من..... يوم فإنه ســـيتحمل ..... دراخمـــة عـــن كل يوم. ويقر تريفون بأنه سوف يقدم عدداً كافياً من البحارة وكذلك كافة مســـتلزمات الســـفينة التي سوف ترسو بأمان في المرسى المحدد في الوقت المناسب وأنه في حالة عدم

---

(107) P.S.I. Op. Cit.,1.20.
(108) Johnson,Loc.cit.
(109) P.Lond., 948,11.1- 25, (236 A.D).
(110) P. Ross- Georg. , 18 (140 A.D).

التسليم وفقاً لذلك يقبل تحمل العقوبات الجزائية المذكورة في العقد وبأنه سيكون مستعد للإبحار في اليوم السادس من شهر طوبة.

وعقد آخر من البردية نفسها جاء فيه[111]:

" اتفاق بين ..... بن ...... مسجل في "موسوباتوريان" (Μυσοπατόρια) وحي ألثاين، ينوب عنه سمسار السفن ماركون و ..... أوكسيرينخوس، يبلغ من العمر.... عاماً وبه ندبة علي ساعده الأيسر، ربان سفينة سعتها... أردب ويقر بأنه استلم مبلغ .... دراخمة و ١٤ دراخمة " شراب ممفيس" وذلك مقابل استئجار مركبه لنقل.... من جذوع خشب النخيل. وسوف يستلمها في جروف في مدينة أرسينوي، ويسلمها في ميناء.... سالمة بدون أي ضرر أو خسائر من المياه، وأنه لن يتحمل أي عبء ماعدا إكراميات الأعياد التي سوف يدفعها. قيمة العقد ١٦٤٠؟ دراخمة سوف تدفع عند تفريغ الحمولة. سوف يسمح له بثلاثة أيام لتفريغ الحمولة بعدها سوف يدفع.... دراخمة عن كل يوم تأخير في تفريغ الحمولة وسوف يقدم الربان عدداً كافياً من البحارة وكذلك كافة مستلزمات السفينة وسوف يرسو بأمان في المرسى المحدد في الوقت المناسب، وفي حالة عدم التسليم وفقاً لذلك يقبل تحمل العقوبات الجزائية".

ويتبين لنا من خلال العقدين السابقين الآتي:

١- أن مالك المركب قد تم استئجار مركبة لنقل حبوب غذائية كما جاء في العقد الأول. وجذوع النخيل كما جاء في العقد الثاني.

٢- أن قيمة الإيجار للمركب كما جاء في العقد الثاني بلغت ١٦٤٠ دراخمة. وأن قيمة الإيجار كان يدفع مستأجر المركب جزءاً منها أثناء توقيع العقد والباقي عند تفريغ الحمولة، أو يدفع المبلغ المتفق عليه بالكامل عند تفريغ الحمولة ولا يدفع شيئاً عند توقيع العقد.

٣- كما تبين لنا من خلال العقد الثاني وجود سمسار للمراكب وأن هذا السمسار كان من الممكن أن ينوب عن المستأجر أو مالك السفينة في توقيع العقد.

٤- ولقد كان صاحب المركب يتعهد بالآتي:

١- أن يتسلم الشحنة في المكان المتفق عليه ويسلمها في المكان المتفق عليه أيضاً.

٢- أن ينقل الحمولة بسلام بدون خسائر أو تلف أثناء الإبحار.

٣- أن يدفع إكراميات الأعياد.

٤- إذا تأخر في عملية التفريغ في اليوم المحدد في العقد سوف يدفع غرامة عن كل يوم تأخير.

٥- أنه سوف يقدم عدداً كافياً من البحارة وكذلك كافة مستلزمات المركب.

٦- أن جملة " **لن أي عبء يتحمل** " الواردة في العقد ربما كان المقصود منها الضرائب المفروضة علي السفينة، أو ربما الرسوم الجمركية التي سوف يدفعها علي البضائع المنقولة أثناء الإبحار.

---

(111) Ibid.

٧- أن يرســو بالمركب بأمان، في المرسى المحدد، وفي الوقت المناسب وذلك ربما لتجنب أي اعــتداء مــن قبل القراصنة وكذلك ربما لأن هناك بعض المراسي المحددة من قبل حراس النهر حتى يسهل عليهم فحص وتفتيش السفينة. وربما أنه في ذلك الوقت، عام ١٤٠م، كانت هناك اضطرابات أهلية بشكل كبير مما يخشى علي السفينة من اعتداءات الأهالي أو الثائرين وذلك كان سبباً في وضع هذه الفقرة في بنود العقد.

٨- كما تعهد الربان بأن يبحر في اليوم المحدد له الإبحار فيه.

٩- فــي حالة عدم التسليم وفقاً للتلك الشروط سوف تفرض عليه العقوبات الجزائية المذكورة في العقد(١١٢).

نتبيــن من خلال هذه العقود أن تجار أرسينوي كانوا لا يكتفون بترويج بضاعتهم في مديرية الفيوم فقــط وإنمــا كــانوا يتاجرون في أقاليم أخري ليست فقط قريبة منهم ولكن أيضاً مع أقاليم بعيدة عنهم مثل سايس.(١١٣)

وهــناك عقد آخر(١١٤) مؤرخ بالعام ٢١٢م وهذا العقد عبارة عن بيع مركب في شكل إيجار وهو ما عرف " **بالبيع المستأجر**" وسبب هذا النوع من البيع غير معلوم. ولكن ربما لأن ملاك المراكب النهرية كانوا يحملــون امتيازات بعينها، ولم يرغبوا في التخلي عنها، أو أن مسئولية قائدي السفن القانونية قد اختلفت في ذلــك الوقــت فربما قد تجنب المستأجر معوقات قانونية بعينها علي سبيل المثال، ربما قد تجنبه المصادر أو تجنبه دين قد يكون علي السفينة فإن الدين يتحمله المالك وليس المستأجر(١١٥).

ونص العقد كالتالي:

"…. العشــرون. دفع واحد تالنت من قبل هارميريميوس (Ἁρμιρύμυς) يدعي أيضاً ميلاس بن حورس العام العشرون من حكم الامبراطور ماركوس أوريليوس (مع ذكر العديد من الألقاب الأخرى) اليوم العشــرون مــن شــهر بشــنس (أو برمودة) من خلال مصرف أونوبيون بن أمونيوس الإداري من قبيلة ماتــيديان، وحــي كاليتيكنيا (Καλλιτέκνεα) في أنطنيوبولبس. هارميريميوس يدعي أيضاً ميلاس بن تــيروي وســيناس مــن " تنتــير"(دنــدررة) عاصمة الإقليم يقر إلى بيكيس بن بيبوس بن بيكيس، وأمه ســينثوتمينيس (Σενθωτμήνις)، مــن باتوبوليس بأن بيكيس قد أجر إلى هارميريميوس يدعي أيضاً ميلاس بعقد هذا البيع المستأجر لمدة ٦٠ عاماً من هذا اليوم المالي المعلن، المركب اليوناني المملوكة له حمولــة ٤٠٠ أردب نقل أو تزيد عن ذلك. لها سقف، مزوده بمراقب، لها فناء كامل، وشراع من الكتان، وحــبال، وصــهريج، وأجــراس. ومجموعــة مــن الــسبكرات، ومجدافين لهما قضيب علي ذراع الدفة، وســنارة(هلب) مثلثة الشكل، وأربعة مجاديف، وخمسة أعمدة صواري طرف من الحديد، وسلم يصل ظهر الســفينة بالحجــرات ولوح خشبي للإنزال، ورافعة، وعدد ٢ مرساة من الحديد بكتلة معدنية، ولكل واحد مــنهما مرســاة ذات خطــاف، وحبال من الليف، حبل مزدوج، حبل مرساة، ثلاثة أنابيب لتفريغ الحمولة،

---

(112) Johnson, Op. Cit., p- 413.

(١١٣) حسين الابياري، المرجع السابق، صـ ٢٧٨.

(114) P. Lond., 1164 (b) = Select. Papyi , 38.

(115) Johnson, Op. Cit., p. 421.

مكيال، ميزان، قماش للأشرعة، وزورق صغير له مجدافين وجميع التروس المعتادة، مسامير حديدية. في الإيجار تم الاتفاق فيما بينهم علي ٦٠ عاماً براحد تالنت و ٢٠٠٠ دراخمة من الفضة. من هذا المبلغ استلم بيكيس في الحال من هارميريميوس، يدعي أيضاً ميلاس واحد تالنت من الفضة. المجموع واحد تالنت والمتبقي ٢٠٠٠ دراخمة من الايجار. هارميريميوس يدعي أيضاً ميلاس سوف يسلمه إلى بيكيس عندما يزور إقليم "باتوبوليس" ويستلم منه إيصال بناء المركب. والآخر (مالك المركب) ينال الضمانات (الخاصة بالمركب المذكورة) لكي يحتفظ بالحقوق المستمدة من ذلك، يصدر بيكيس إلى المذكورة هارميريميوس يدعي أيضاً ميلاس الإيصال المناسب للمبلغ المذكورة ٢٠٠٠ دراخمة. بهذه الطريقة، فإن الطرف سابق الذكر قد أخذ من بيكيس المذكورة آنفاً، مركب بتجهيزات، والزورق في ميناء انتينوبوليس، ومن الآن ولكلل الوقت، فإن هارميريميوس يدعي أيضاً ميلاس ورثته سوف يملكون و يحوزون المركب التي أجرت، لهم بالبيع المستأجر وسوف يديرونها ويتعاملوا معها بأي أسلوب يختارونه بدون إعاقة وعلاوة علي ذلك، ربما يؤجرونها من الباطن ويستخدمونها في النقل وتخصص لهم كل العائدات الناتجة عنها، وعلاوة علي ذلك. ربما تتحطم أو يعيد بنائها إلزاماً علي بيكيس وورثته أن يضمنوها بشكل ثابت بأي طريقة، ولن يقيموا دعاوى قضائية ضد المستأجر وورثته في أي تصرف علي أي ذريعة: ولو أن أي شخص أقام دعاوى قضائية ويخفق في ضمان الدعاوى القضائية سوف يكون لاغ فضلاً عن أنهم سوف يدفعون غرامة إلى المستأجر أو ورثته ضعف كمية الإيجار، ونفس الشئ للخزانة، سوياً مع خسائر ونفقات البيع المستأجر، فضلاً عن بقاء الشرعية والضمان. (توقيع) أنابيكيس بن بيبوس بن بيكيس أمي هي تمينيس بن باتوبوليس أجرت بطريقة البيع المستأجر لمدة ستون عاماً المركب اليوناني المذكور آنفاً للإيجار واحد تالنت و ٢٠٠ دراخمة، التي استلمت منه في الحال واحد تالنت من الفضة، وسوف أحصل منه علي المبلغ المتبقي وهو ٢٠٠ دراخمة في إقليم باتوبوليس، وذلك عندما يستلم مني الضمانات المكتسبة، ولقد سلمته المركب وسوف أضمنها كما ذكر آنفاً، أنا هارميريميوس أدعي أيضاً ميلاس من تيريس من تينتيرا عاصمة الإقليم، أخذت المركب المذكورة آنفاً، بالإيجار بالبيع المستأجر، للإيجار واحد تالنت و ٢٠٠٠ دراخمة من الفضة، بالمبلغ الذي دفعته في الحال واحد تالنت من الفضة والباقي، ٢٠٠٠ دراخمة سوف أسلمها إليه كما وضح بأعلى، بهذه الطريقة استلمت المركب- أنا سيراميون كتبت لوالدي لأنه لا يجيد الكتابة.

ويتبين لنا من خلال البردية السابقة، والتي هي عبارة عن عقد بيع في صيغة إيجار أو ما يسمي " بالبيع المستأجر" الآتي.

١- أن قيمة هذا الإيجار أو "البيع المستأجر" بلغت واحد تالنت و(٢٠٠٠) دراخمة. يدفع المستأجر جزءاً منهما مقدماً أو أثناء تحرير العقد والباقي يدفعه عند استلامه الأوراق أو المستندات الخاصة بالمركب.

٢- وجود مصرف إداري يختص بهذا الموضوع من الإيجارات وربما كان هذا المصرف هو الضامن لهذا العقد أو لقيمته أو للإيجار.

٣- أن مدة الإيجار بلغت(٦٠) عاماً تبدأ من وقت تحرير العقد.

٤- أن العقد ذكر فيه وصف السفينة وكل مستلزماتها وما بها من تجهيزات.

٥- من حق المستأجر أن يؤجر المركب لشخص ثالث بطريقة الإيجار من الباطن.

٦- ليس من حق المؤجر الاعتراض علي أسلوب إدارة المستأجر للمركب أو الاعتراض إذا ما أعاد المستأجر بنائها من جديد.

٧- إذا أقام المؤجر أو ورثته أي نوع من أنواع الدعاوى القضائية سوف يدفع للمستأجر غرامة تقدر بضعف مبلغ الإيجار ومبلغ آخر للخزانة (ربما للمصرف الإداري).

وهناك بردية[١١٦] مؤرخة بعام ٢٣٦م وهي عبارة عن عقد إيجار مركب، ولكن تأجير المركب كان بغرض نقل كمية من بذور الخضراوات من ميناء جروف بإقليم أرسينوي إلى ميناء أوكسيرينخوس مقابل مبلغ من المال يدفعه المستأجر إلى مالك المركب أو القبطان.

والنص كالآتي:

" أوريليوس هيراكليس بن ديوسقوروس من أنطينوبوليس، ربان سفينة مملوكة له شخصياً، أجرها لأوريليوس آريوس بن هيراكليديس سيناتور مدينة أرسينوي من أجل تحميل ٢٥٠ أردباً من بذور الخضراوات لكي تنقل من ميناء جروف في عاصمة الإقليم إلى ميناء اوكسيرينخوس طبقاً للأجر المتفق عليه ١٠٠ دراخمة من الفضة، خالية من كل الأعباء، والتي استلم منها بهذه الطريقة ٤٠ دراخمة من الفضة والباقي ٦٠ دراخمة سوف يستلمها عند الوصول. هذه الحمولة سوف يقوم بتسليمها سالمة وغير متلفة بسبب الخسائر الناجمة عن البحر، وسوف يسمح له بيومين من الخامس والعشرين للتحميل. وسوف يسمح له بأربعة أيام في أوكسيرينخوس، وبعدها إذا تم تأخير، سوف يستلم (١٦) دراخمة يومياً كتقاعس عن التفريغ، القبطان يمده بالقدر الكافي من الملاحين وكل الاحتياجات الأخرى للمراكب. وسوف يستلم أيضاً من أجل شراب ممفيس جره من النبيذ في أوكسيرينخوس هذا العقد شرعي. أنا اوريليوس هيراكليدس أجرت المركب واستلمت ٤٠ دراخمة علي الحساب كما تعين التاريخ"

ويتبين لنا من خلال هذا العقد الآتي:

١- أن تكلفة النقل وهي أيضاً قيمة الإيجار للمركب بلغت (٤٠) دراخمة لكل ١٠٠ أردب وبما أن حمولة المركب تبلغ (٢٥٠) أردباً، فإن المبلغ المتفق عليه ١٠٠ دراخمة من الفضة يدفع المستأجر منها للقبطان ٤٠% أي ٤٠ دراخمة والباقي عند وصول الشحنة للمكان المحدد وهو ميناء أوكسيرينخوس وهو ٦٠% من قيمة الإيجار أو تكلفة النقل وبلغ ٦٠ دراخمة.

٢- علي القبطان أن يسلم الحمولة سالمة، ليس بها أي خسائر ناجمة عن الإبحار.

٣- يسمح للقبطان بيومين للتحميل وأربعة أيام للتفريغ.

٤- إذا تمت إعاقة القبطان لسبب خارج عن إرادته يحصل علي ١٦ دراخمة عن كل يوم تأخير كتعويض عن التقاعس في التفريغ أو التحميل.

٥- أن يقدم البحار الملاحين اللازمين للمركب وكافة الاحتياجات الأخرى اللازمة للمركب.

---

(116) P.Lond., 948,11.1- 25, (236 A.D).

وهكــذا نكون قد تحدثنا عن أسعار وسائل النقل وأجور النقل المختلفة. وكذلك عقود إيجار المراكب وقيمتها وأنواعها. والشروط التي جاءت بها، وذلك في العصرين البطلمي والروماني. ولعلنا نكون قد غطينا موضوعنا، كما وعدنا وخططنا، من خلال الوثائق البردية المتاحة؟، والتي قمنا علي ترجمتها (من لغة ناشر البردية)،وعلقنا علي بعضها واستخرجنا بعض المضامين الهامة. والله من وراء القصد.

الخاتمة

بسم الله الرحمن الرحيم

الخاتمة

من خلال ما سبق عرضه عن النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني– الروماني نستطيع أن نستخلص الآتي:

١- اهتمام كل من البطالمة والرومان بوسائل النقل المختلفة، سواء البرية منها أو المائية.

٢- كان الملك البطلمي يمتلك وسائل نقل خاصة به، فقد كانت له بغاله وحميره وجماله، الخ، وكذلك السفن الخاصة به. وكذلك كان الحكام الرومان أيضاً يمتلكون وسائل نقل خاصة بهم.

٣- أن الأفراد سواء في العصر البطلمي أو الروماني كانوا يمتلكون وسائل نقل خاصة بهم. وإن كانت السفن لا يمتلكها إلا الأثرياء وكبار رجال الدولة، وذلك لغلو ثمنها وارتفاع تكلفة إنشائها.

٤- اهتمام البطالمة الشديد بإنشاء وتمهيد الطرق البرية، وإن كان هذا الاهتمام منبعه خدمة تجارة البحر الأحمر التي كانت تدر عليهم دخلاً هائلاً. كما أن هذه الطرق سهلت لهم جباية المكوس والضرائب، التي فرضوها علي دواب النقل التي تمر من خلال تلك الطرق وما تحمله من بضائع، وكذلك الأشخاص الذين يعبرون من خلال تلك الطرق.

٥- وعلي العكس تماما، يمكن تقييم تصرفات الحكام الرومان، أباطرة و ولاة، و أعمالهم في مصر. ذلك لأن اهتمام الرومان بإنشاء الطرق البرية والمحطات والأبراج التي امتدت علي طول الطرق، فكان ألغرض منه هو استنزاف هذه البلاد والاستفادة منها، بل وشحنها إلى بلادهم كعادة المستعمر دائماً، والذي يبدأ بتسخير إمكانيات وموارد البلاد الخاضعة له سواء البشرية منها أو الطبيعة لصالحه الخاص. وإن كانت هناك أسباب أخري لا نستطيع إغفالها وراء إنشاء تلك الطرق، مثل تسهيل عبور القوافل التجارية وكذلك انتقال الناس من مكان لآخر، وإن كان ذلك أيضاً لتسهيل عملية الاستنزاف لموارد هذه البلاد. فضلاً عن استنزاف الأهالي أنفسهم عن طريق ما يجبي منهم من مكوس سواء لقاء مرورهم أو مرور بضائعهم عبر تلك الطرق.

٦- كما كان أحد أهم الأسباب وراء إنشاء البطالمة والرومان للحاميات العسكرية والمحطات علي امتداد الطرق والعديد من الأماكن الأخرى، هو إحكام قبضتهم علي الأهالي، وسرعة السيطرة عليهم إذا ما حاولوا القيام بأي ثورات أو أعمال شغب وعنف ضد الوجود البطلمي أو الروماني.

٧- إدارة وتنظيم عملية النقل سواء البرية أو المائية بشكل دقيق سواء في العصر البطلمي أو الروماني، وذلك لما رأيناه من تقسيم لعملية النقل إلى مراحل مختلفة وكذلك وجود الموظفين المختصين بعملية

النقل، والدور الذي كان يعهد إلى كل منهم القيام به والتشديد علي عدم التهاون أو التقصير في أداءه. كما لاحظنا تقسيم الأدوار وتوزيع الاختصاصات دون تداخل في هذه الاختصاصات. فكل من هؤلاء الموظفين كان يعرف دوره. ما يجب عليه القيام به.

٨- كما لاحظنا وجود كيانات عمالية مثل الجماعات، والنقابات، والجمعيات الخاصة بوسائل النقل البري والنهري، مثل نقابة سائقي الحمير، وسائقي الجمال، وملاك السفن وغيرهم.

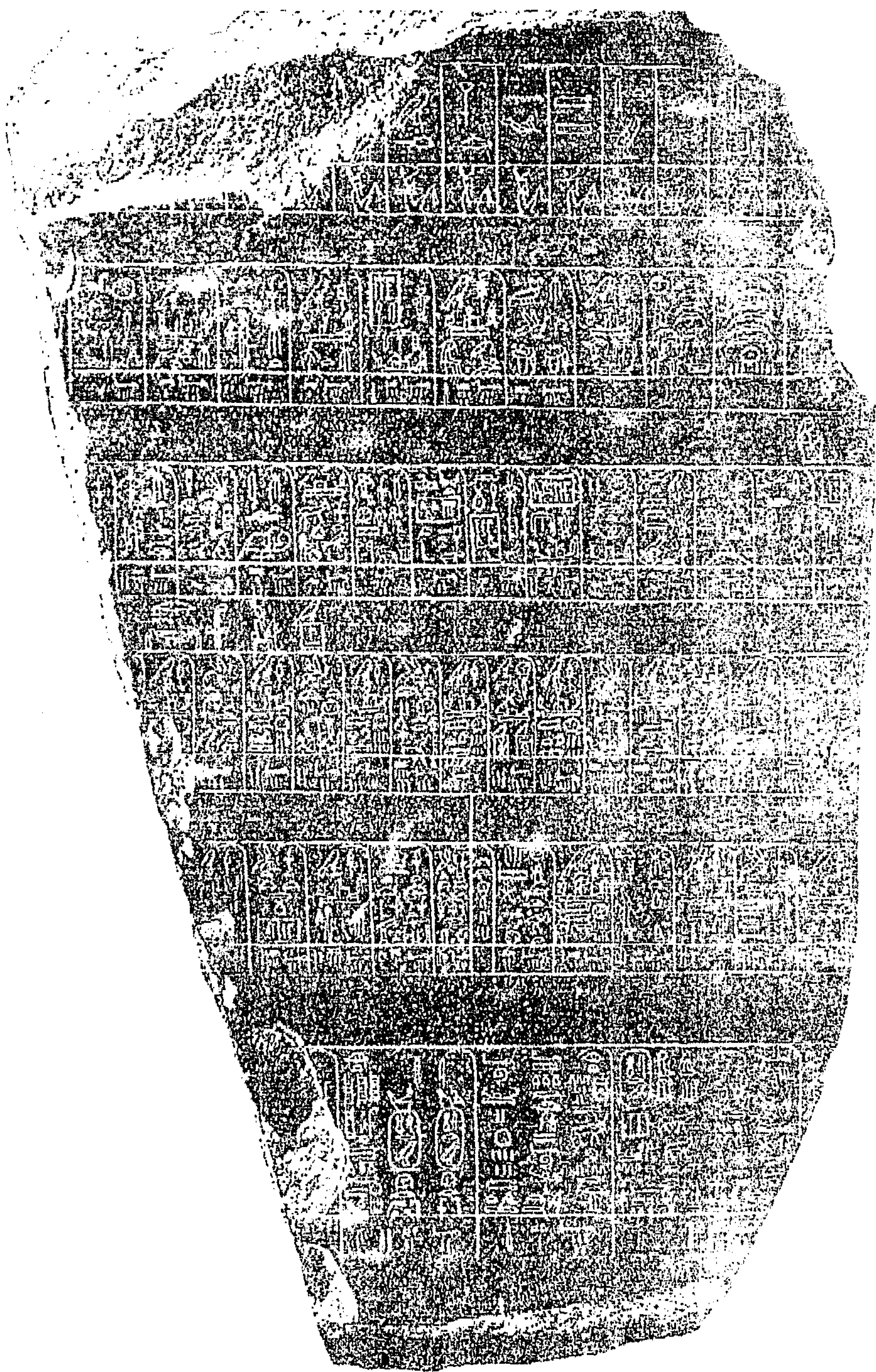
٩- فداحة الضرائب التي فرضها كل من البطالمة والرومان، والتي أثقلت كاهل الأهالي. فقد فرضوا الضرائب علي كل شئ، علي البضائع، والدواب، والسفن،وانتقال الأفراد حتى أننا رأيناهم يفرضون الضرائب علي النساء، (مثل نساء الجنود والبحارة) بل والأغرب من ذلك أن الرومان فرضوها علي دفن الموتى.

١٠- لما كانت الأسرة البطلمية الحاكمة قد جاءت إلى مصر من أجل الثراء، فقد اهتمت بجمع ضريبة محصول القمح في خزائنها بالإسكندرية، ووضعت حراسة شديدة علي ذلك. وبينما هي اضطهدت الشعب وحاولت إثبات أن البحار يقوم بنقل الغلال طوعاً،فإنها ميزت الطبقة العليا بمكانة عالية وجعلتها تمتلك المراكب النهرية لمساعدتها في تحقيق قوتها الاقتصادية.

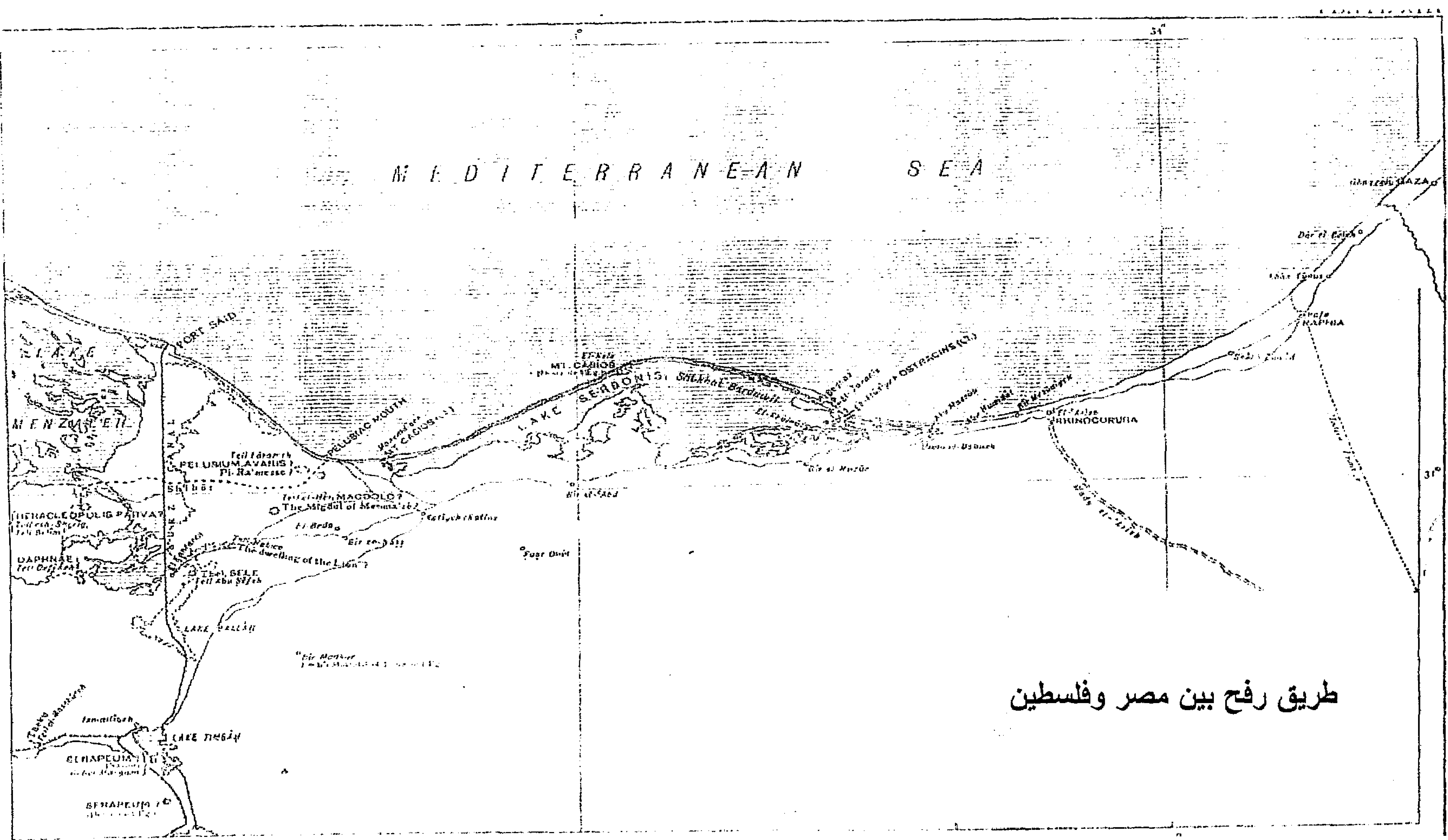
ولم يكن الرومان بأقل طمعاً من البطالمة في هذا البلد، الغني بثرواته وأهله وتعداده، حيث نظر الرومان إليه علي أنه ضيعة خاصة بالإمبراطور والحاكم الروماني، ويجب أن تستغل لصالحه هو ، وذلك لأنه إذا كان من المؤكد أن ثروات مصر تحت الحكم البطلمي- كانت تدخل خزائن الملوك البطالمة، إلا أنهم كانوا بمثابة الحاضر، وذلك عكس روما وحكامها الذين كانوا المالك الغائب، الذي انتقلت إليه هو- في عاصمة الإمبراطورية، كل ثروات مصر، وفائض إنتاجها العيني والنقدي علي السواء.

تمت بحمد الله تعالى

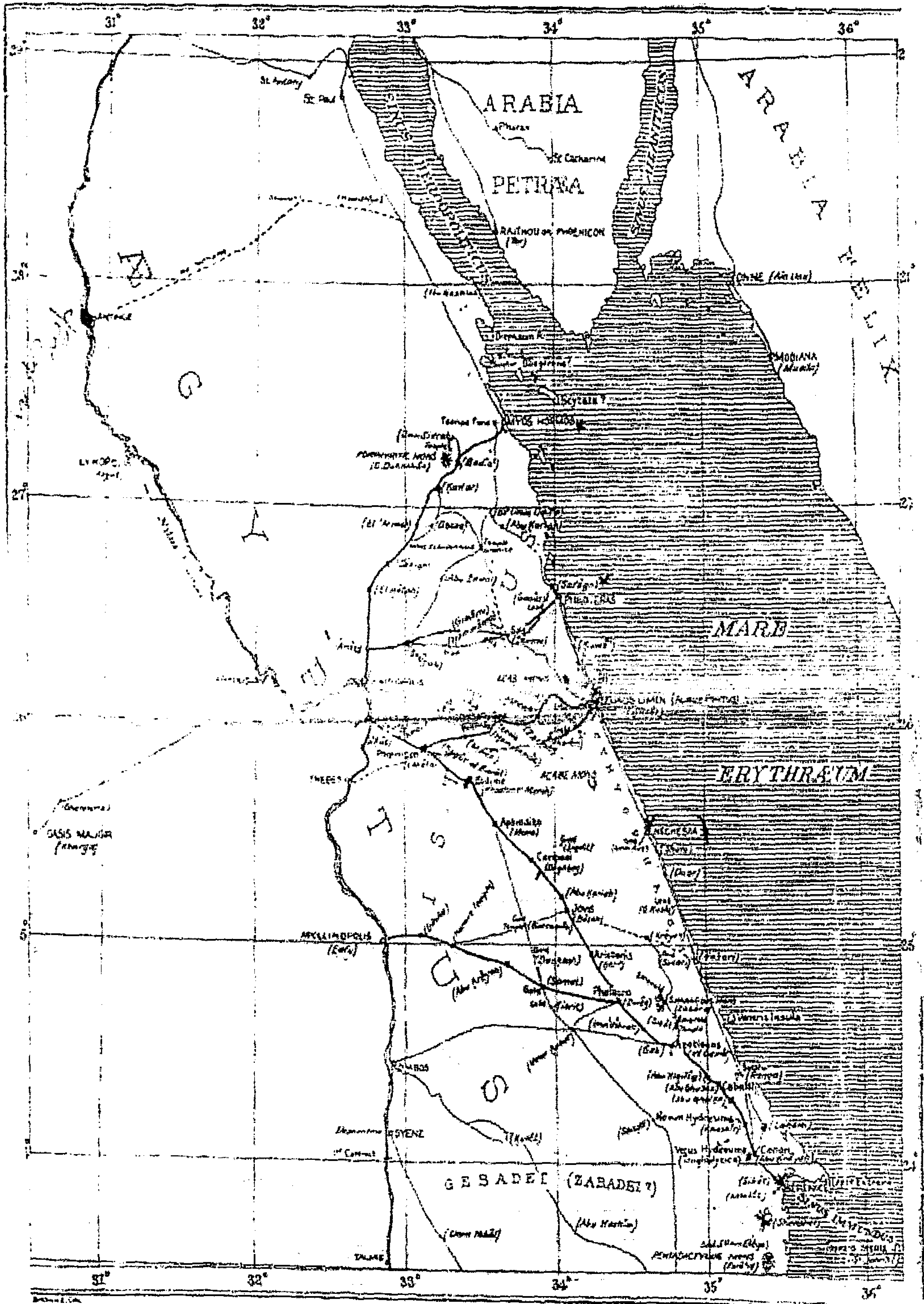
الملاحق



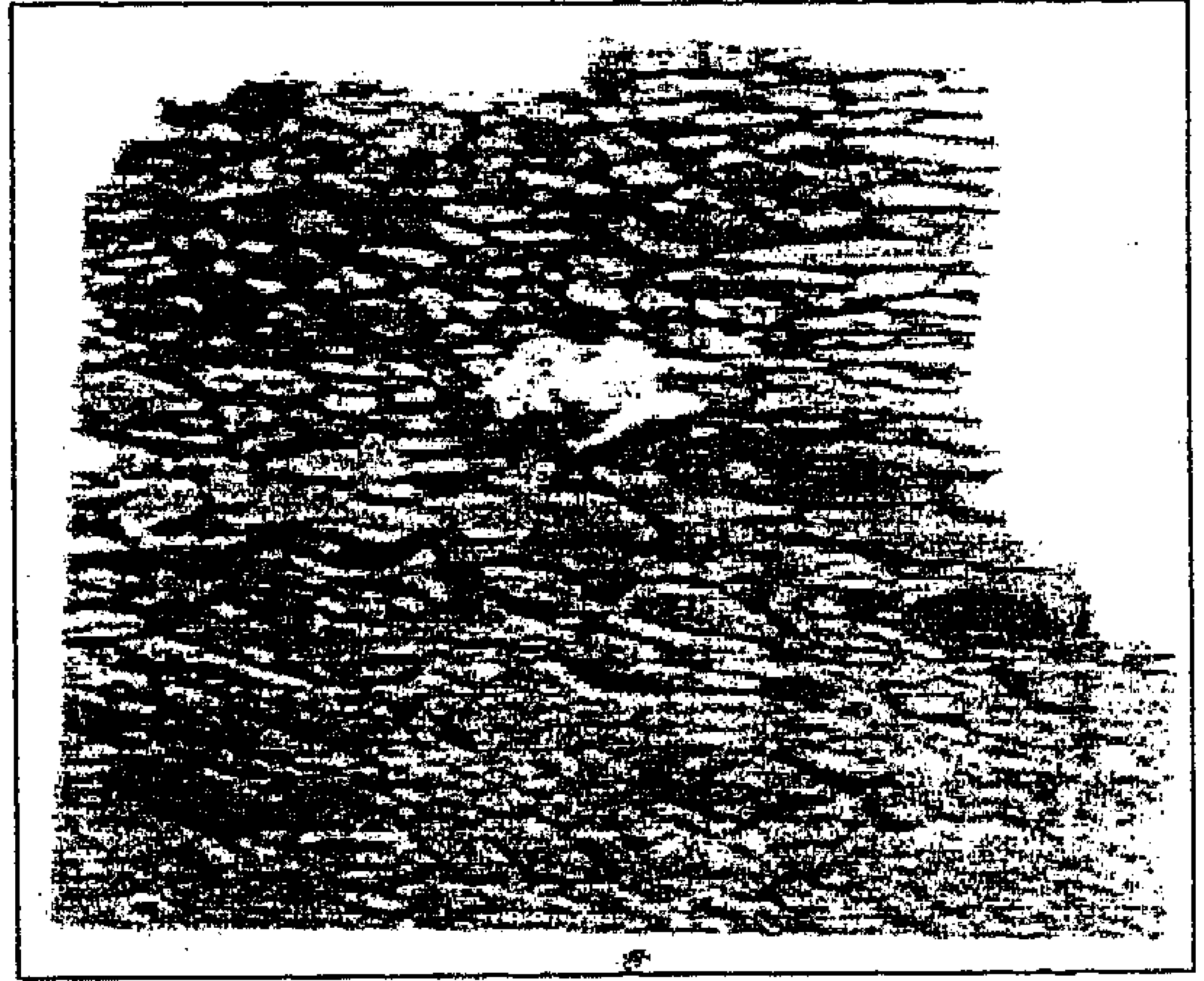
ملحق رقم ١


MEDITERRANEAN SEA
طريق رفح بين مصر وفلسطين
GAZA
RAPHIA
RHINOCURURA
OSTRACINE (?)
LAKE SERBONIS
MT. CASIOS
PELUSIAC MOUTH
PORT SAID
LAKE MENZALEH
PELUSIUM, AVARIS
Pi-Ra'messe ?
MAGDOLO ?
The Migdol of Menmaʿrēʿ
HERACLEOPOLIS PARVA ?
DAPHNAE
LAKE BALLAH
LAKE TIMSAH
SERAPEUM
Ismailiyeh
SUEZ CANAL

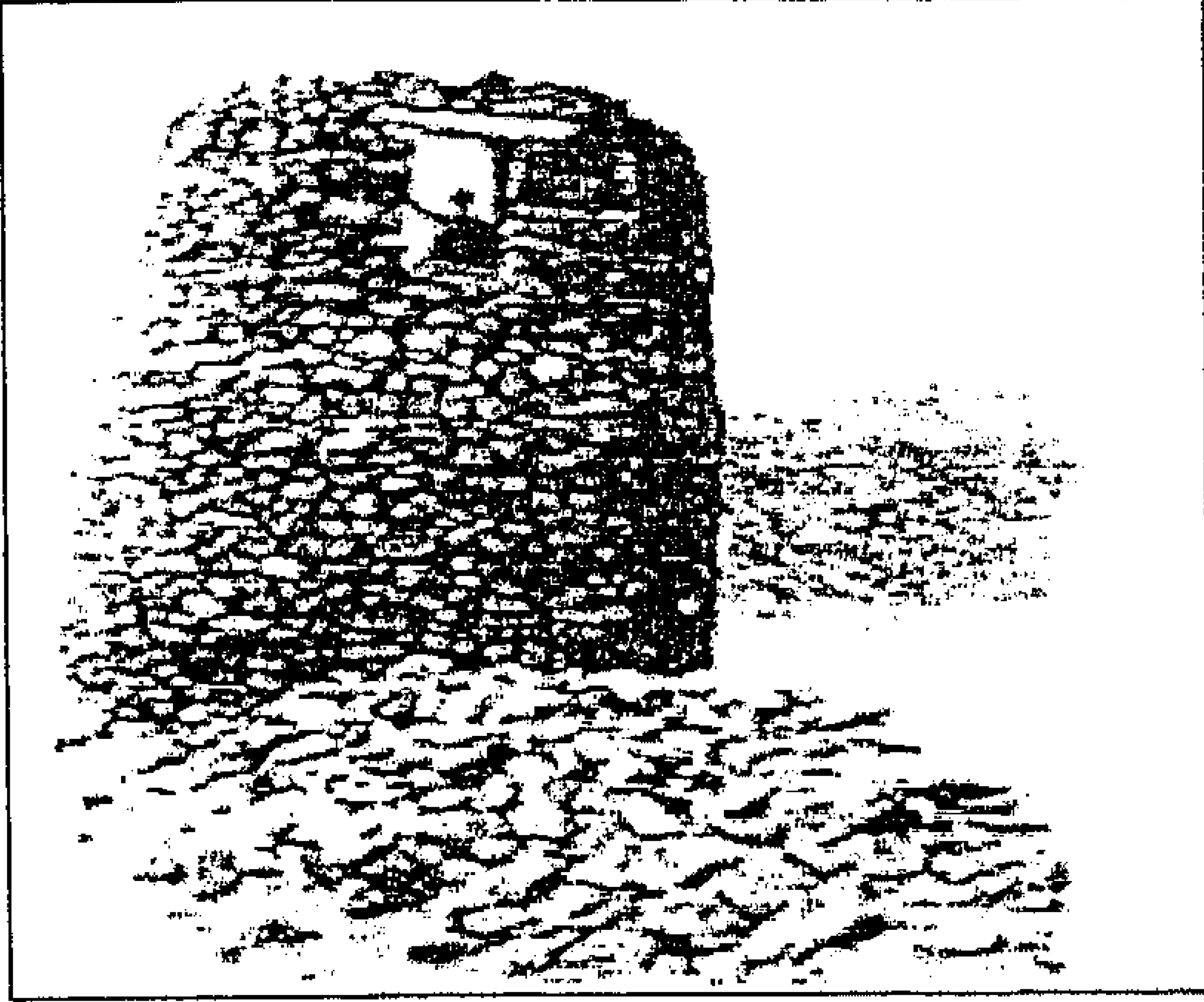
ملحق رقم ٢


ARABIA
PETRÆA
ARABIA FELIX
MARE
ERYTHRÆUM
GESADEI (ZABADEI ?)
31°
32°
33°
34°
35°
36°

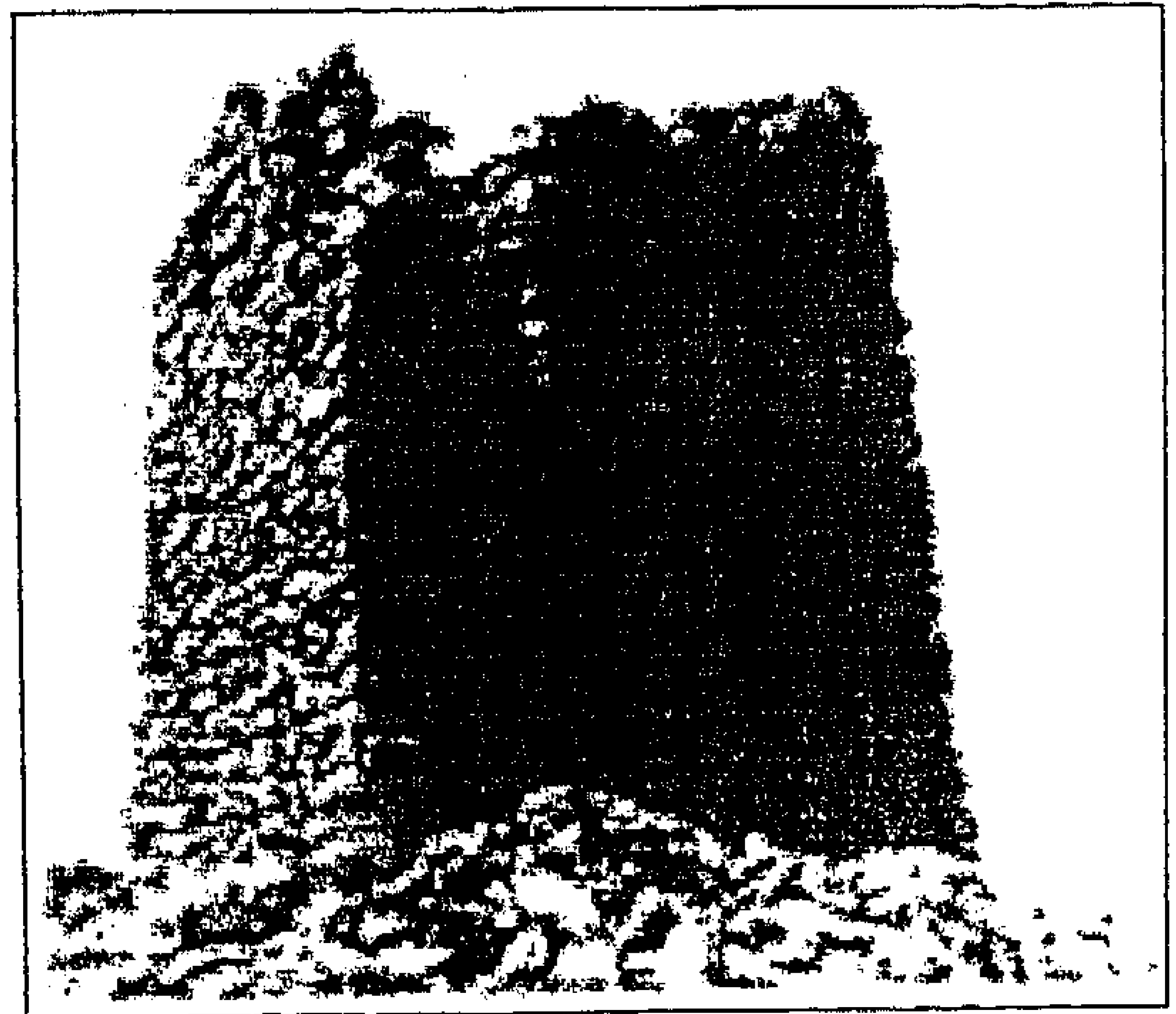
ملحق رقم ٣



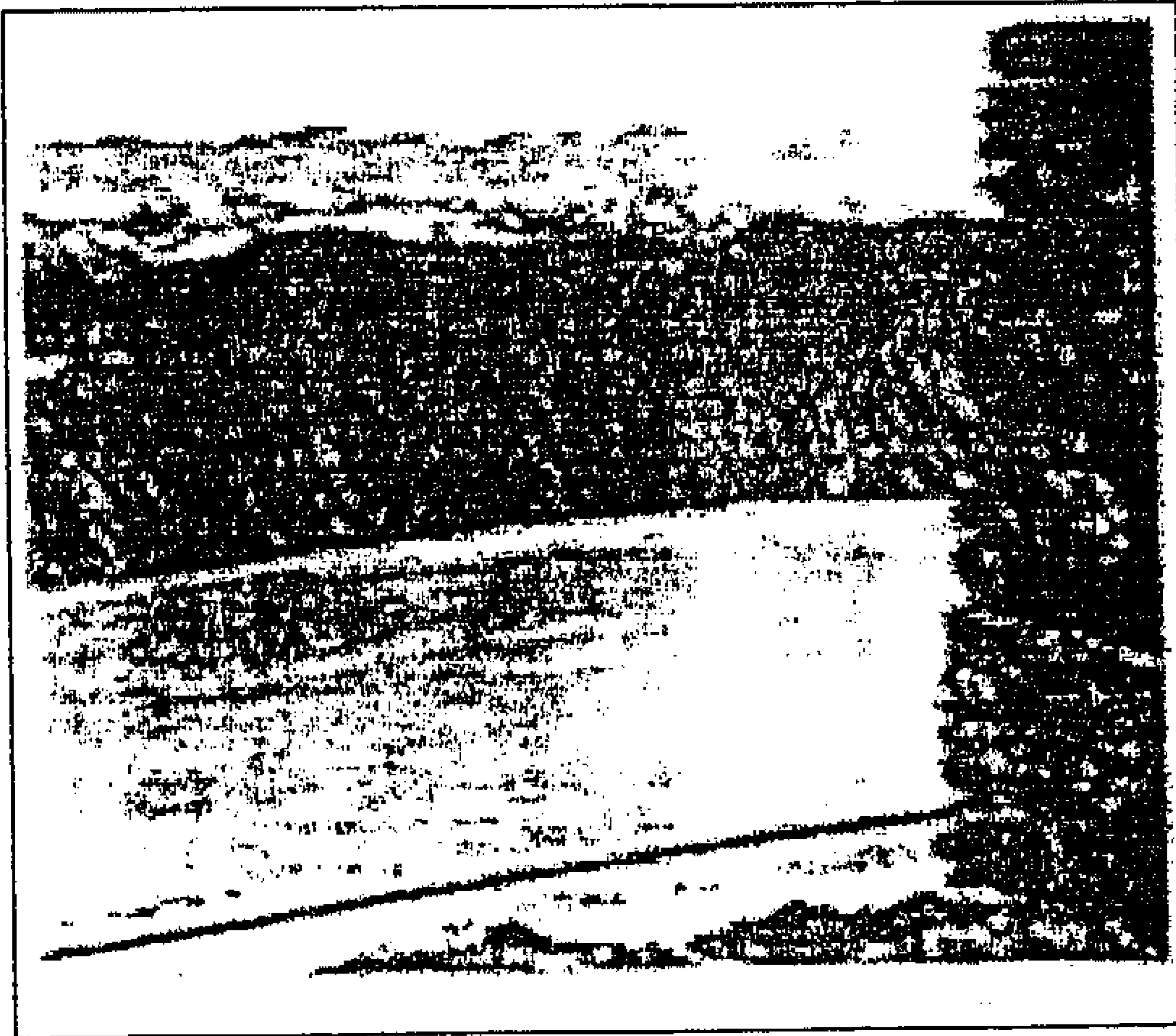
ملحق رقم ٤
برج إشارة علي طريق قفط
– ألبوس بورتوس



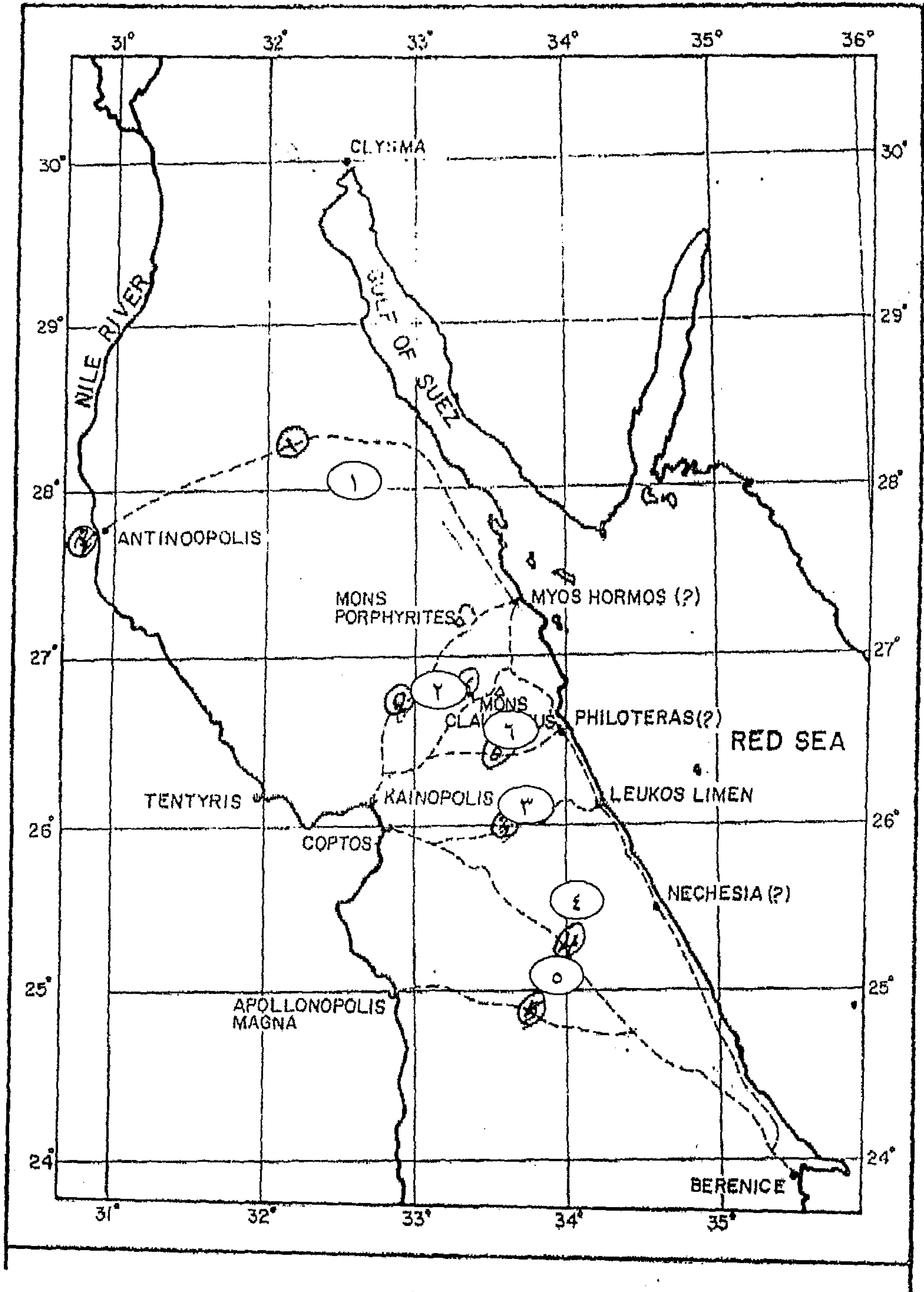
ملحق رقم ٥
برج مائي في مونس
كلاوديانوس



ملحق رقم ٦
أحد أبراج المراقبة أعلي
وادي الحمامات



ملحق رقم ٧
نظرة علي وادي الحمامات من
خلال أحد أبراج المراقبة



ملحق رقم ٨

١- طريق هادريان .

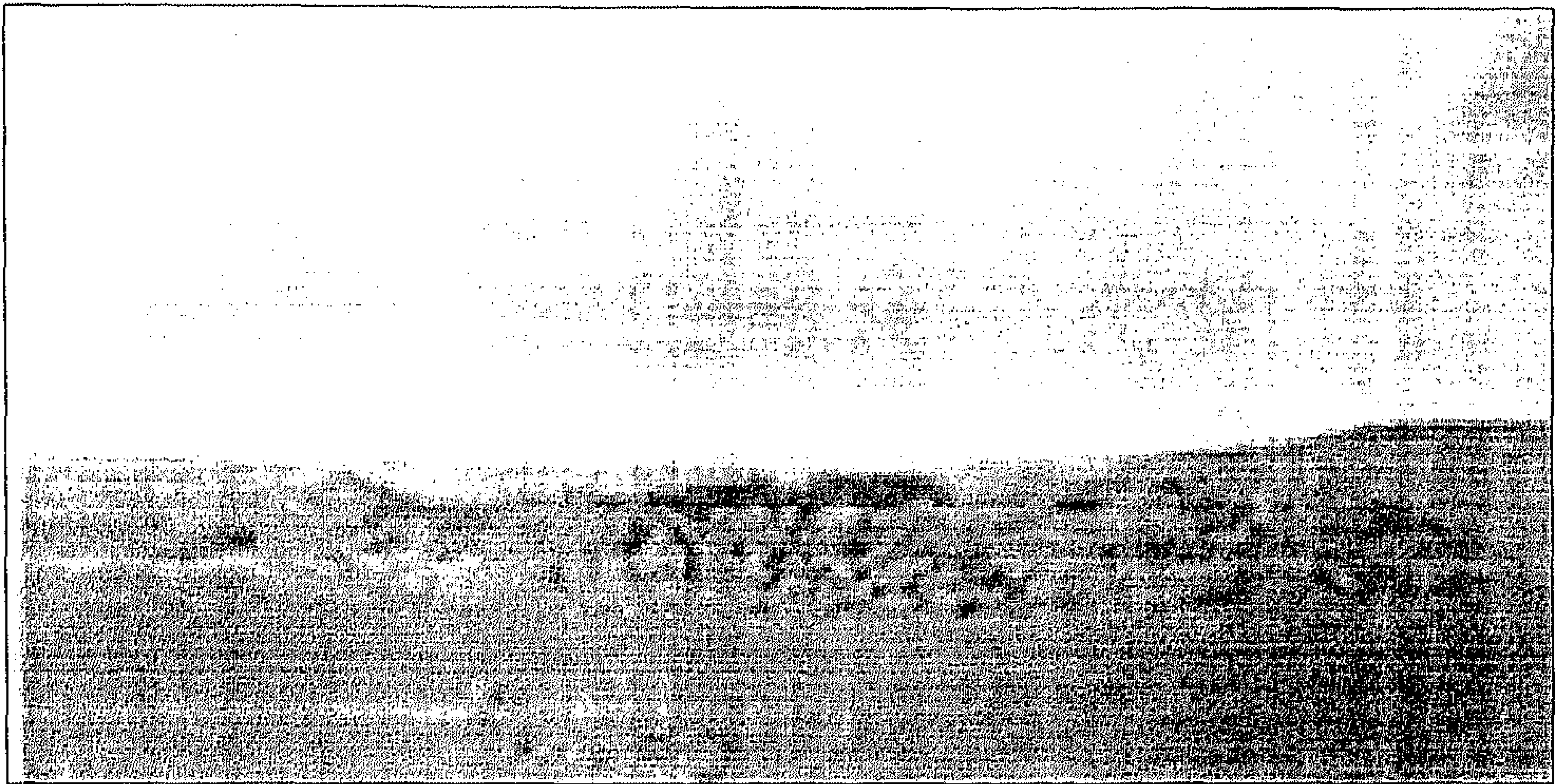
٢- مويس هيرموس / قفط

٣- قفط- ليوكوس ليمن

٤- قفط- برينيكي.

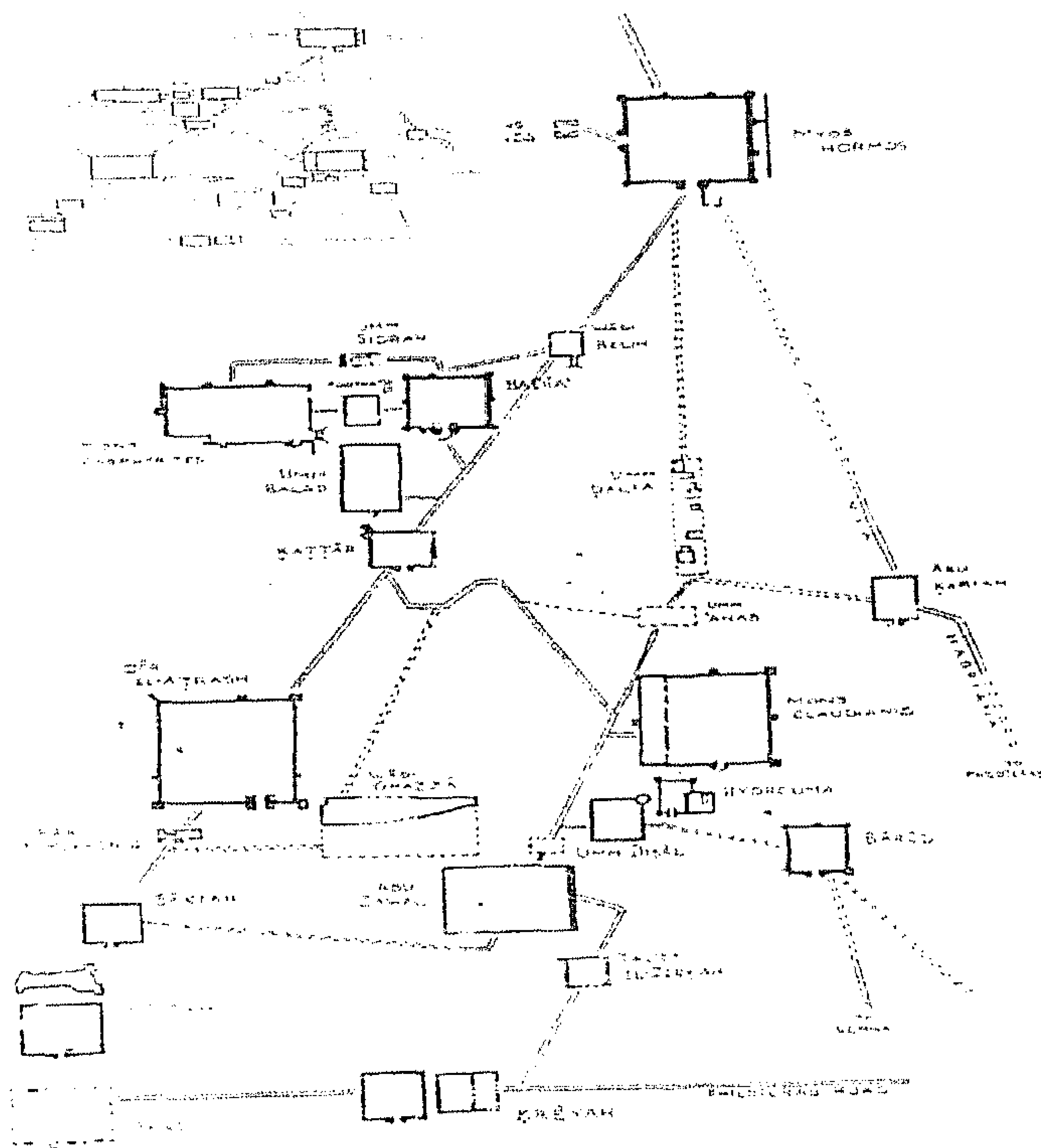
٥- قفط - فيلوتيراس.

٦- قفط - مونس كلاوديوس - ميوس



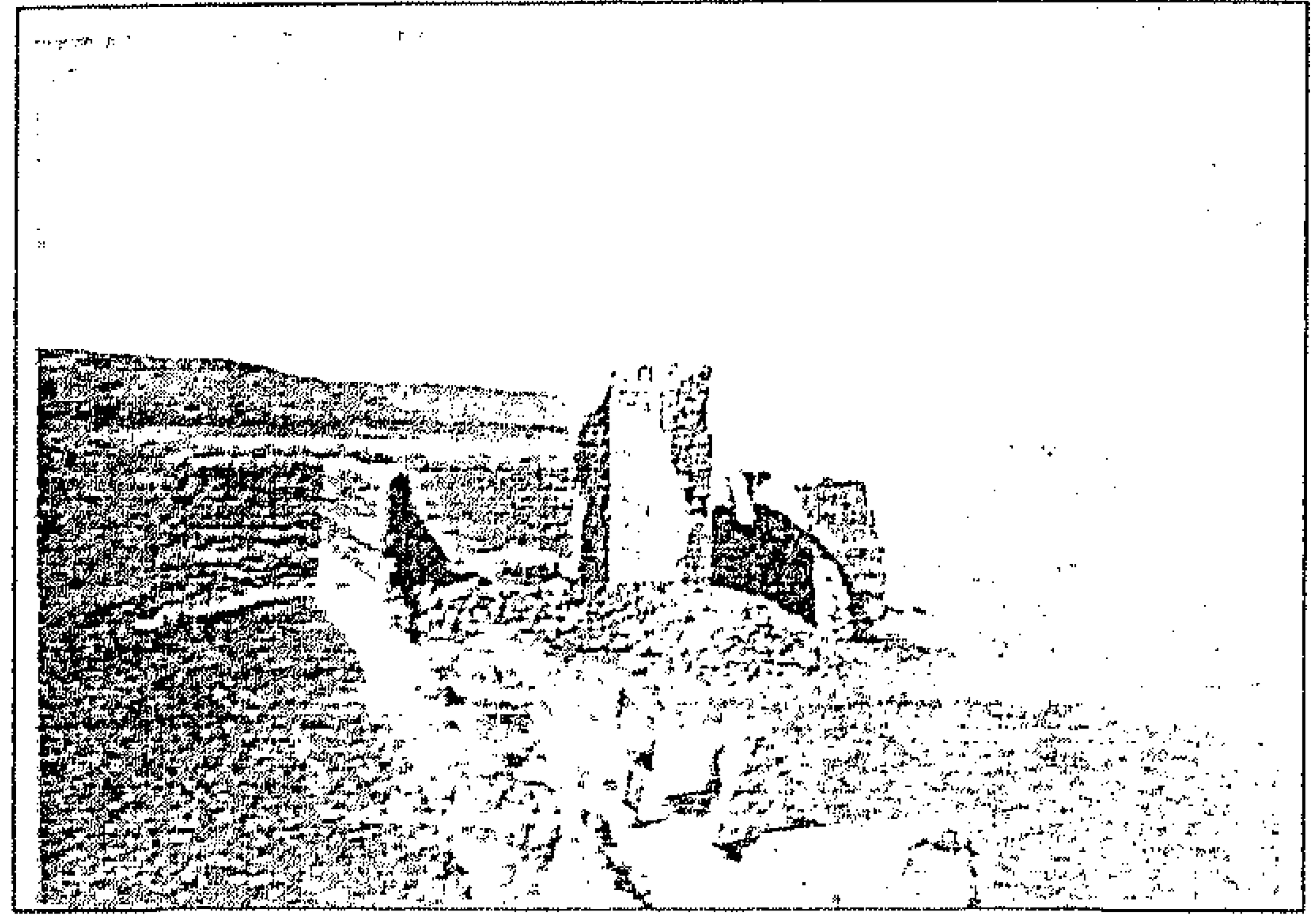
ملحق رقم ٩

محطة (جوفيز)

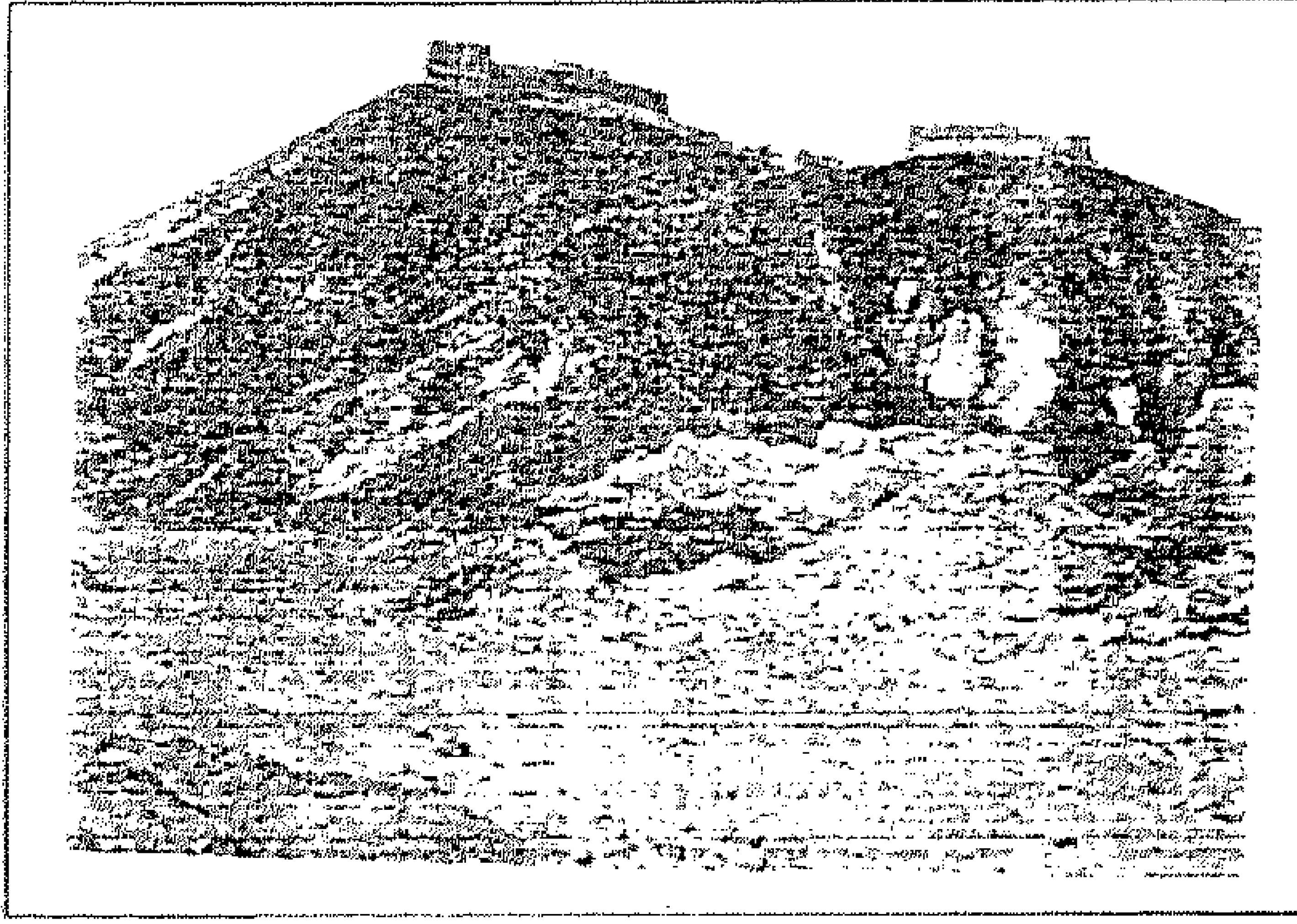


ملحق رقم ١٠

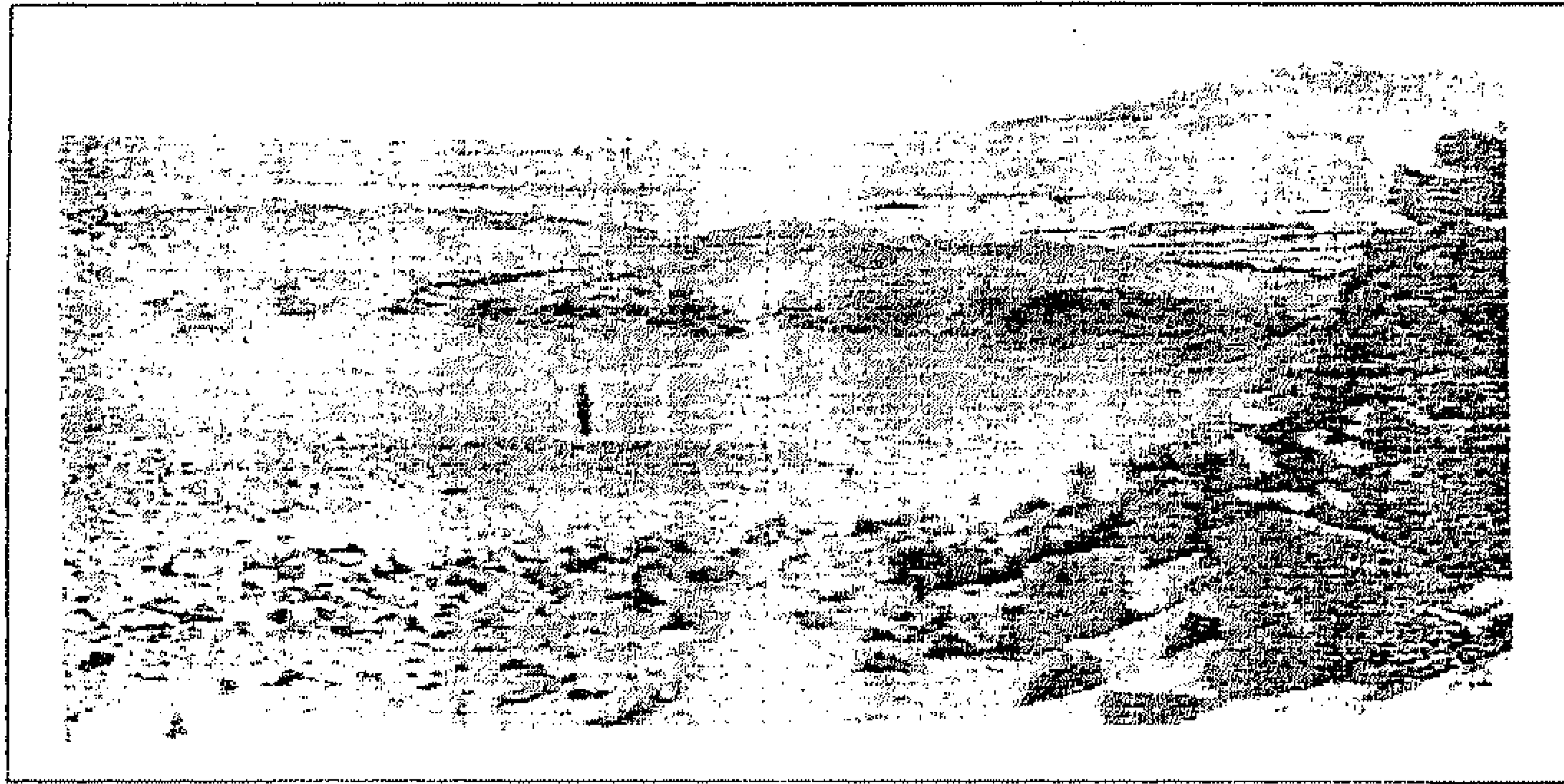
رسم تخطيطي لمحطات طريق ميوس هورموس



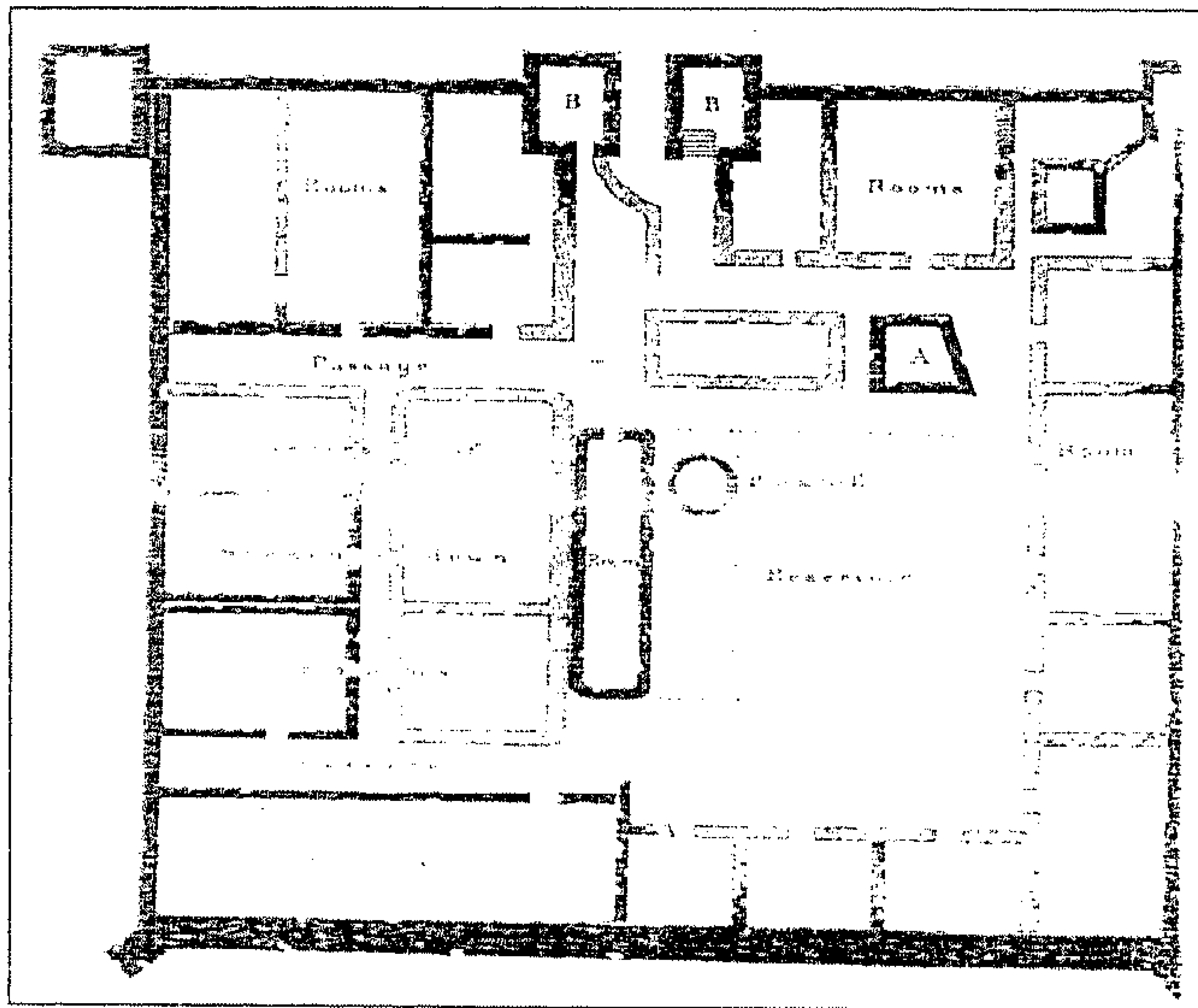
ملحق رقم ١١
محطة الحيتة



ملحق رقم ١٢
محطة الحيتة



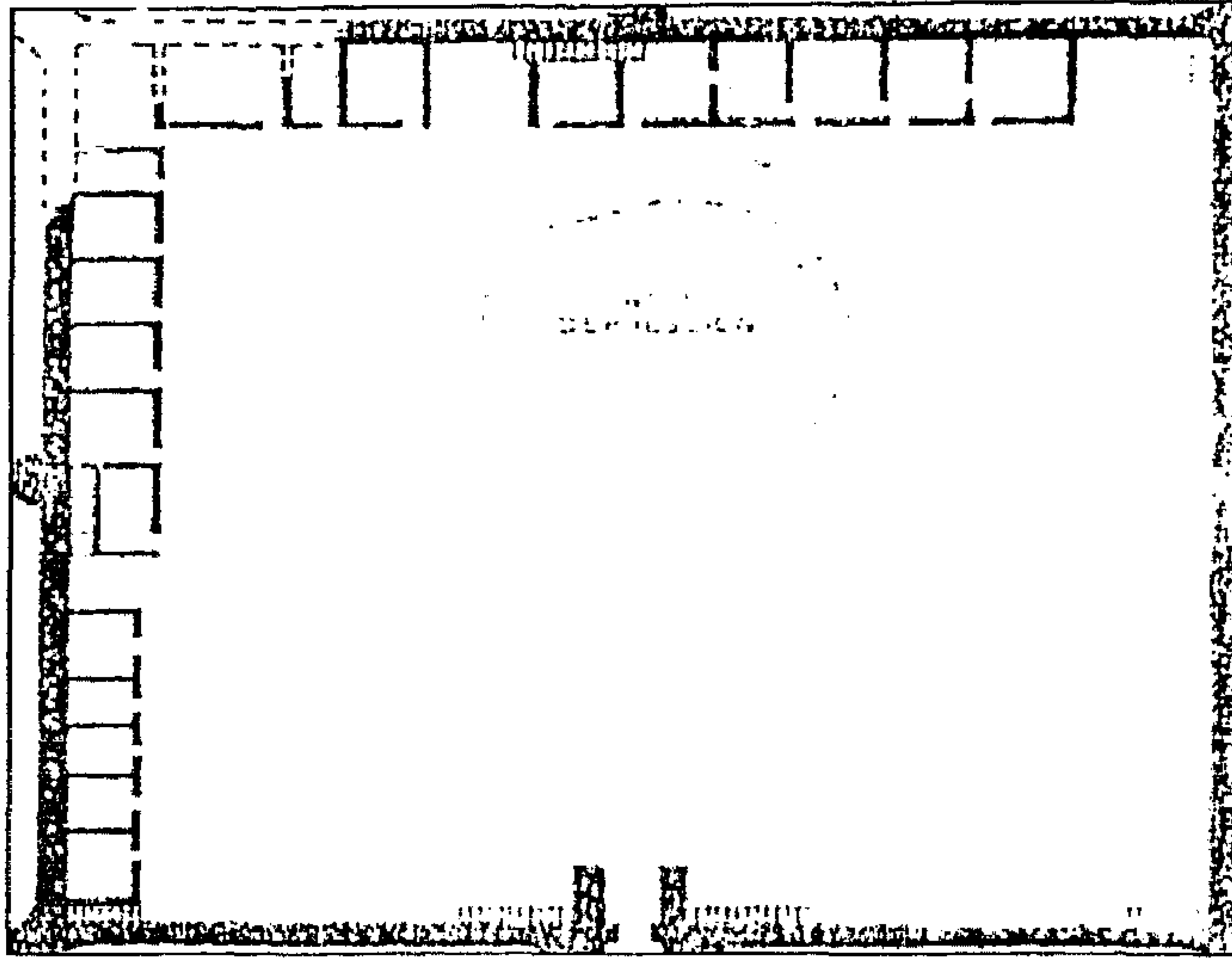
ملحق رقم ١٣ محطة الساقية



ملحق رقم ١٤ محطة دير الأطرش

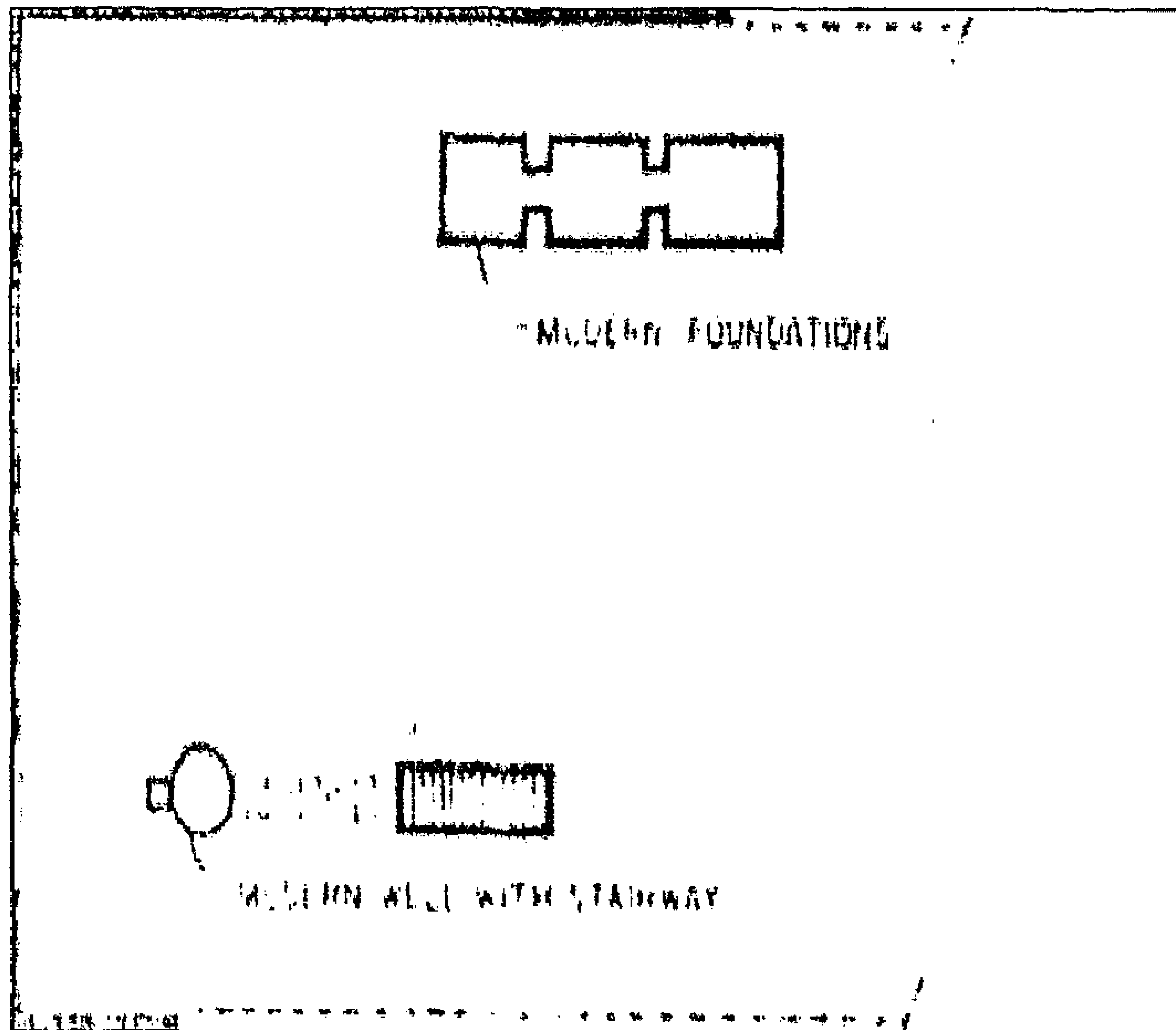
ملحق رقم ١٥

طريق قفط – ليوكوس ليمين



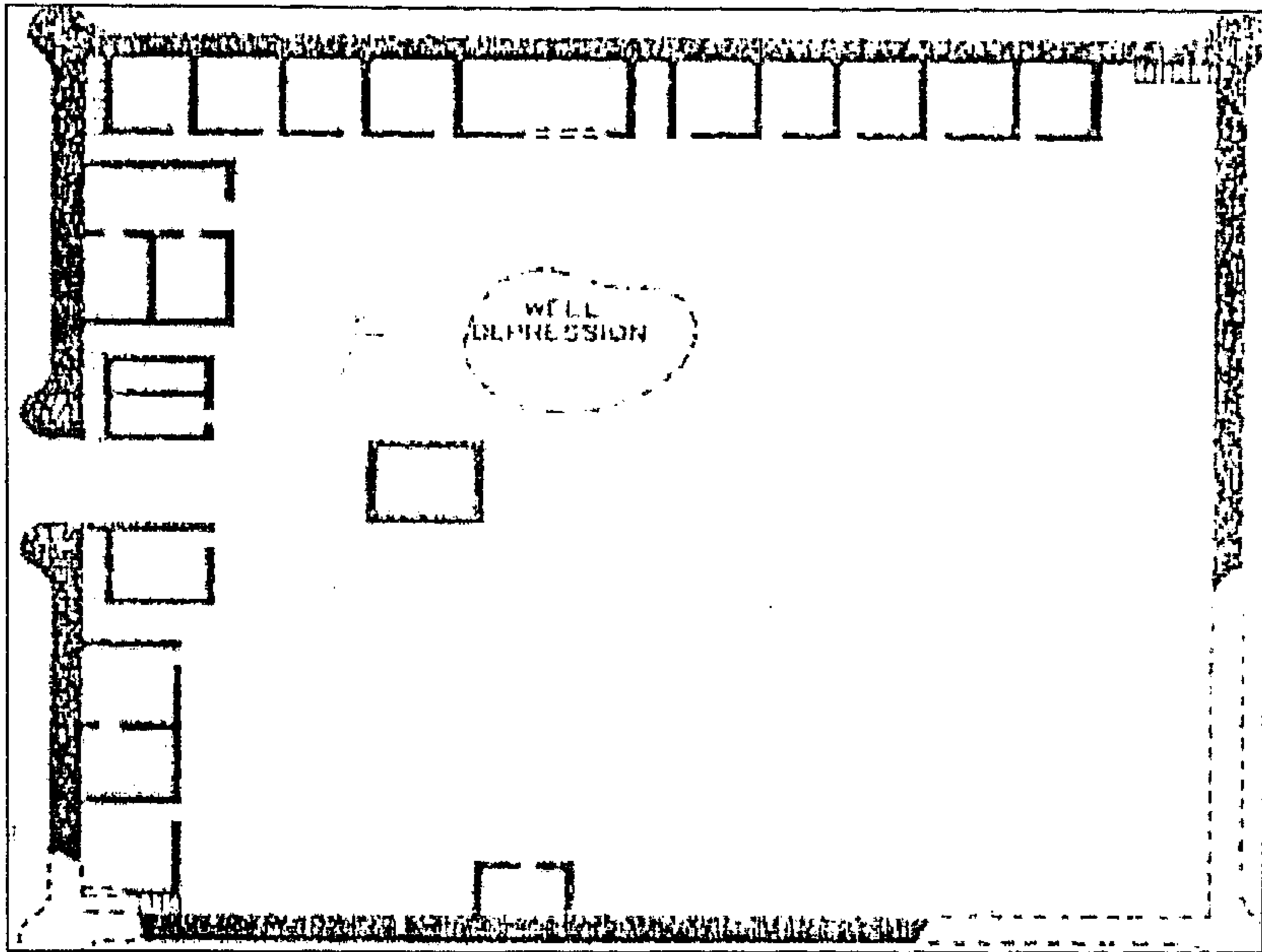
ملحق رقم ١٦

محطة الاتيمة



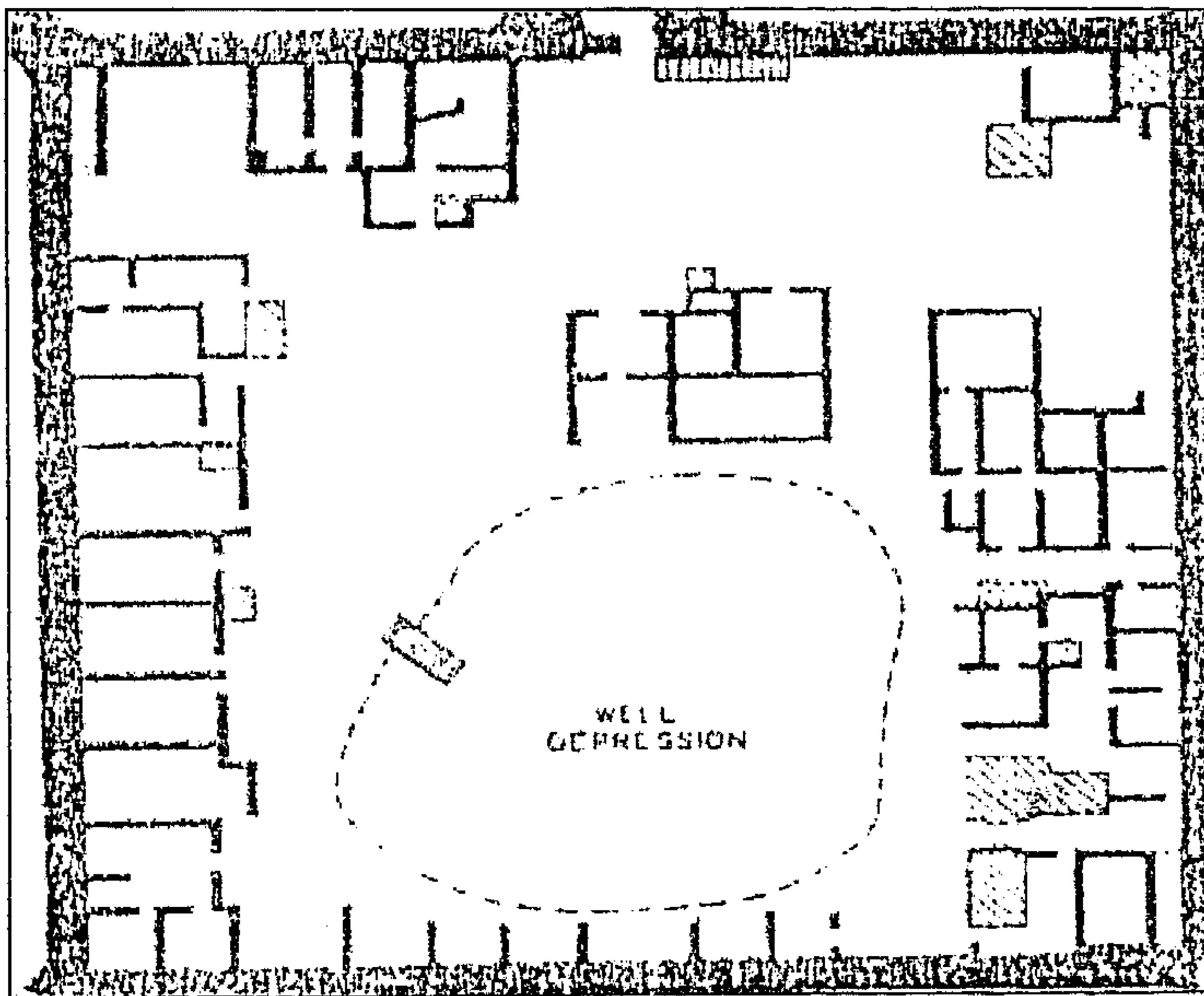
ملحق رقم ١٧

محطة السيالة



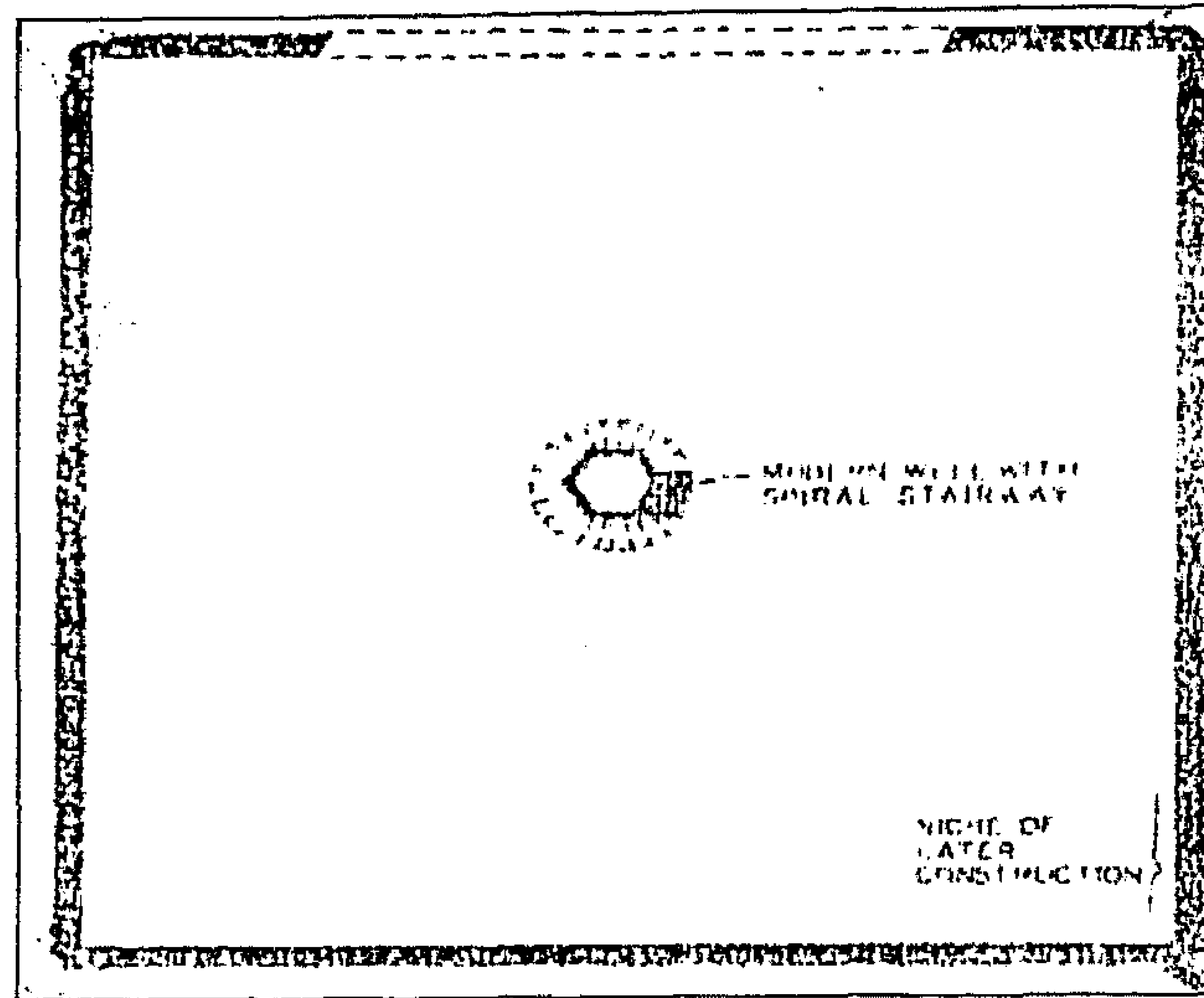
ملحق رقم ١٨

محطة الحمرا



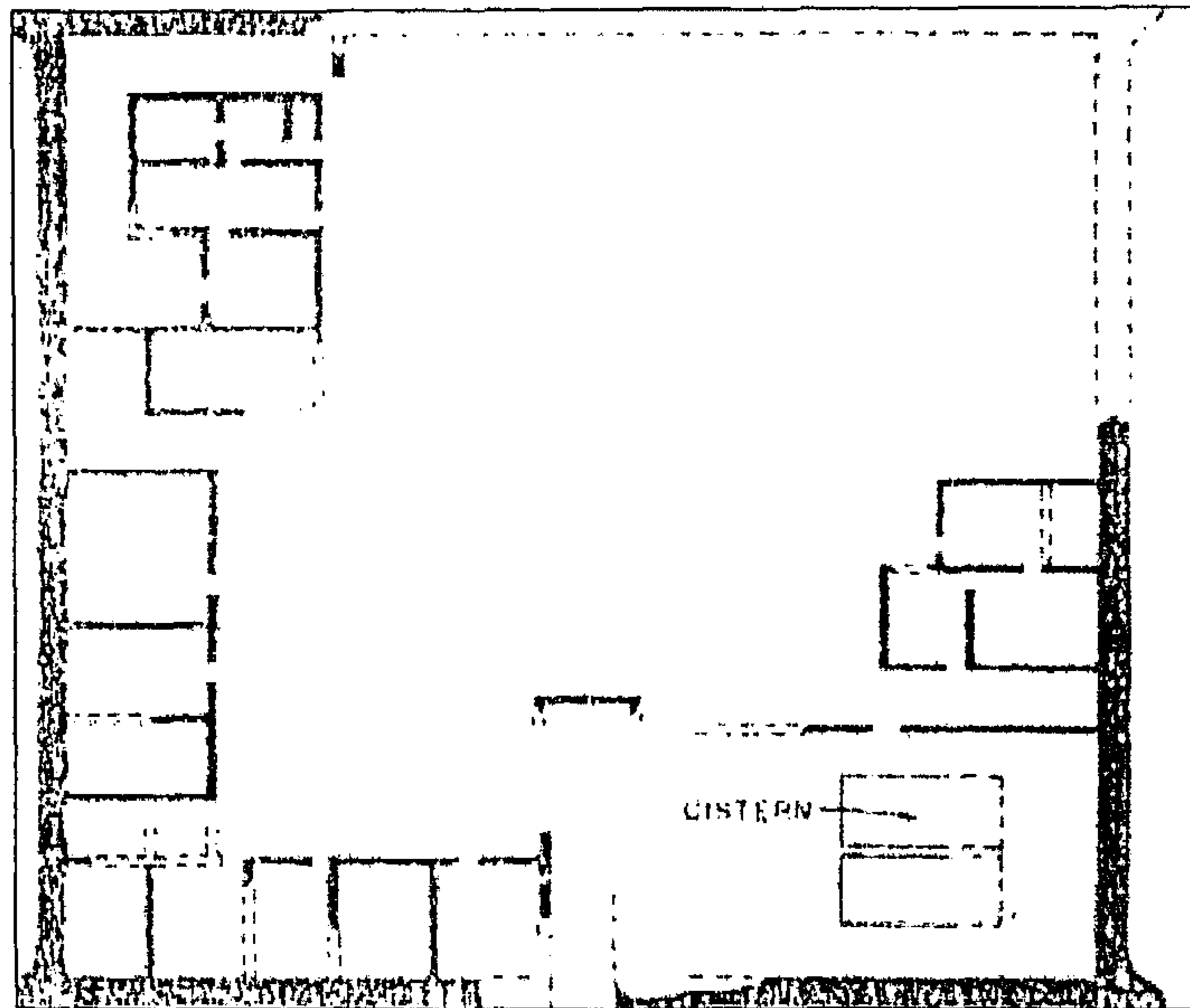
ملحق ١٩

محطة الزرقا



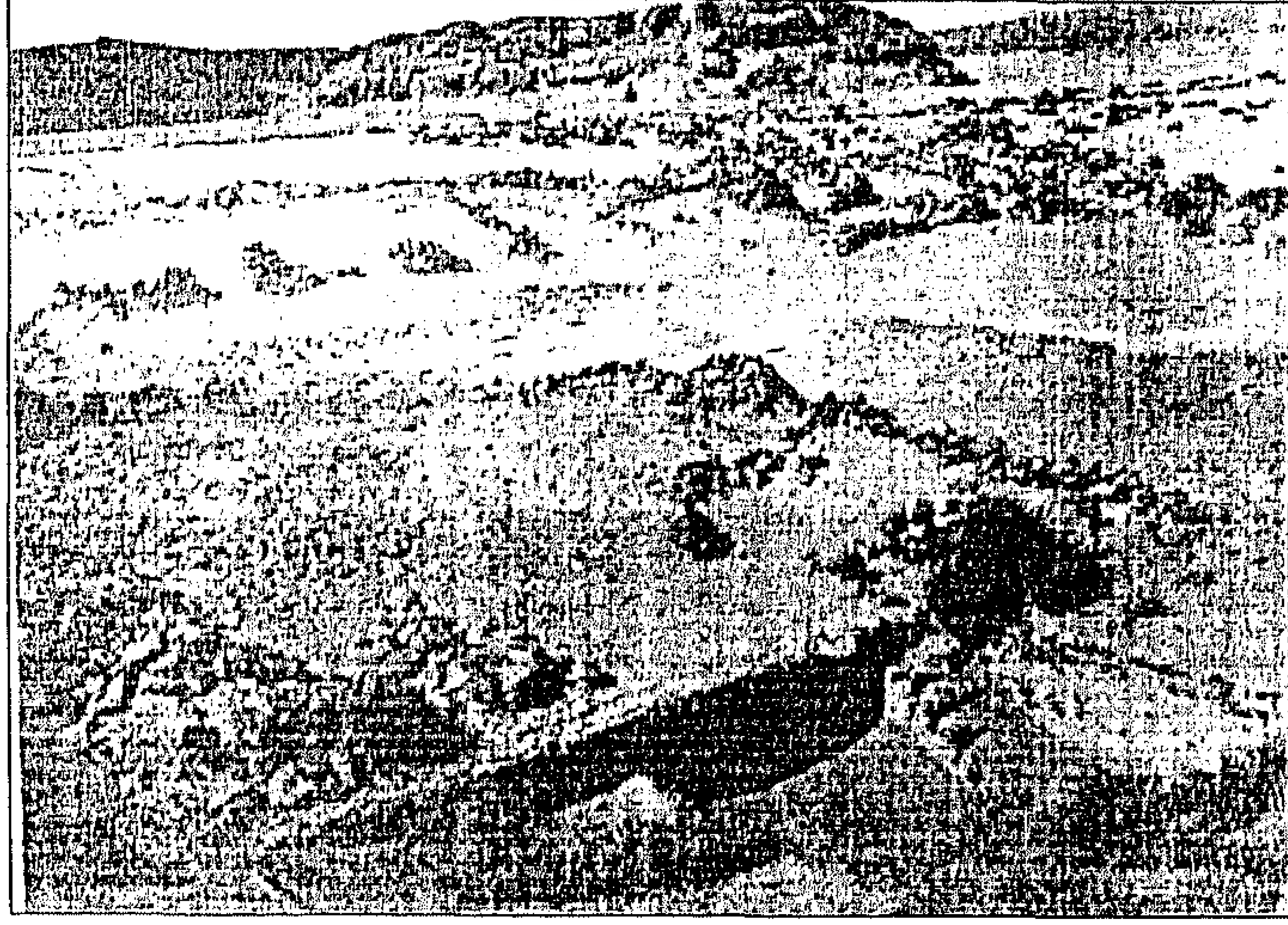
ملحق رقم ٢٠

محطة الحمامات



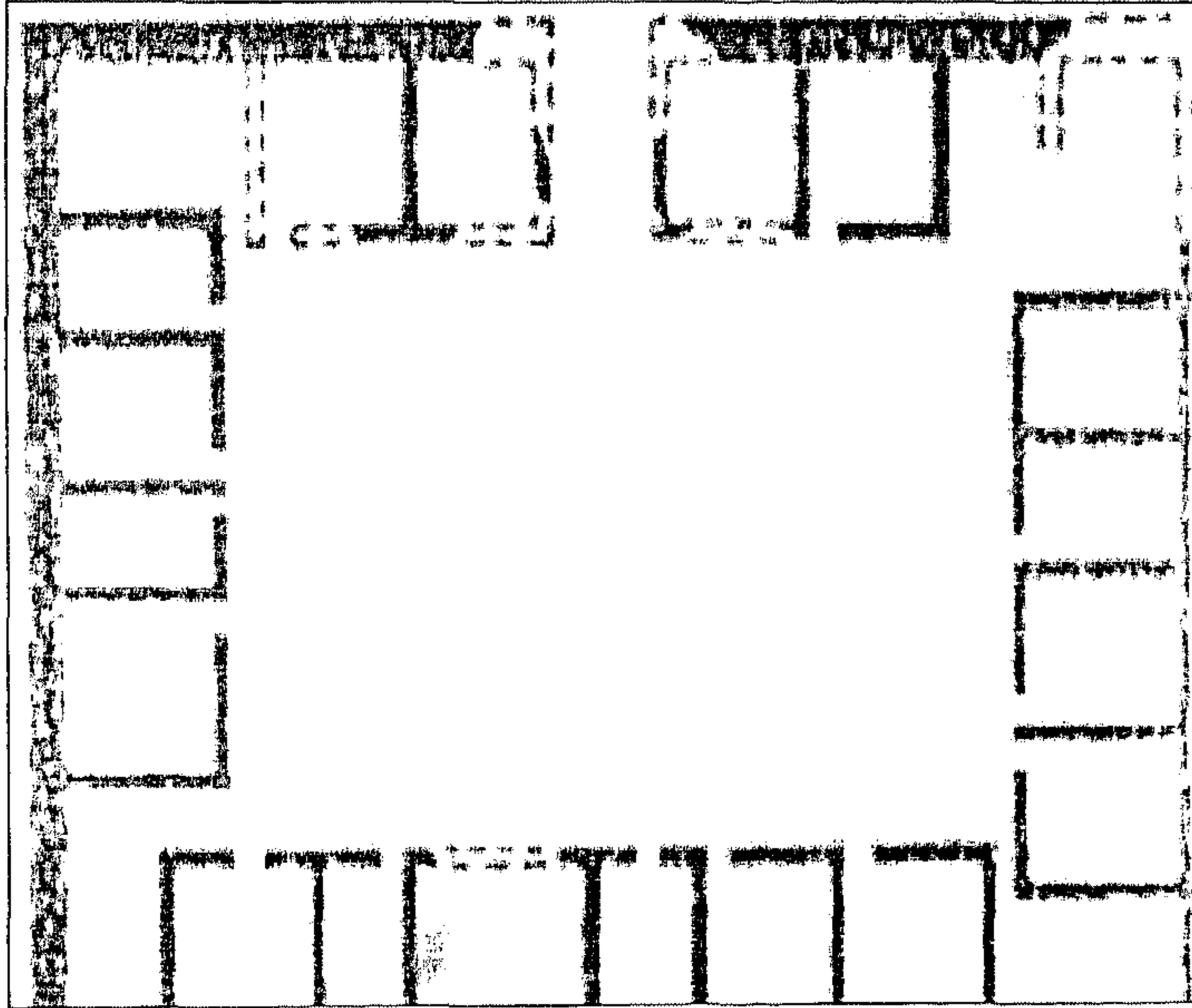
ملحق رقم ٢١

محطة المويية



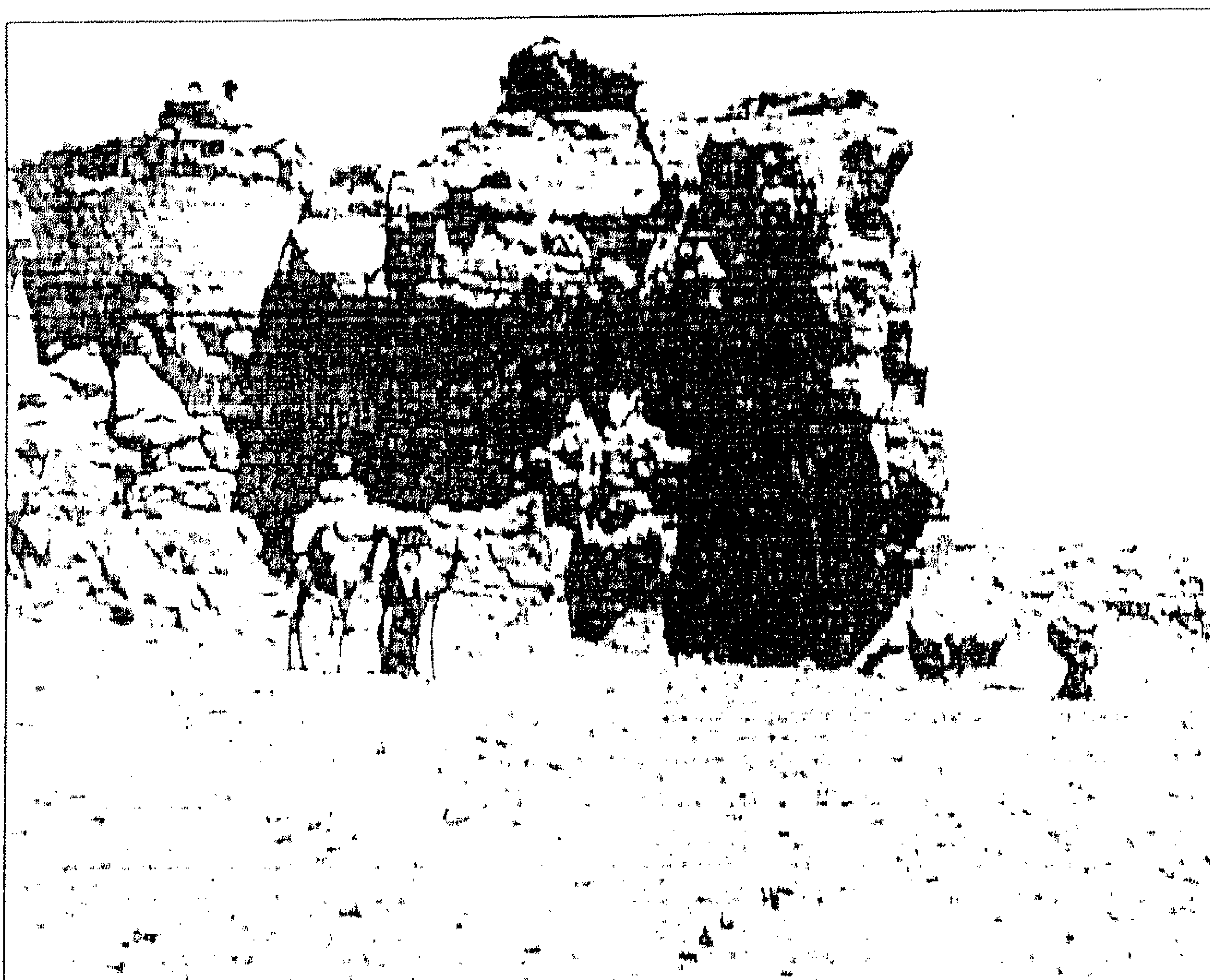
ملحق رقم ٢٢

محطة الموبية



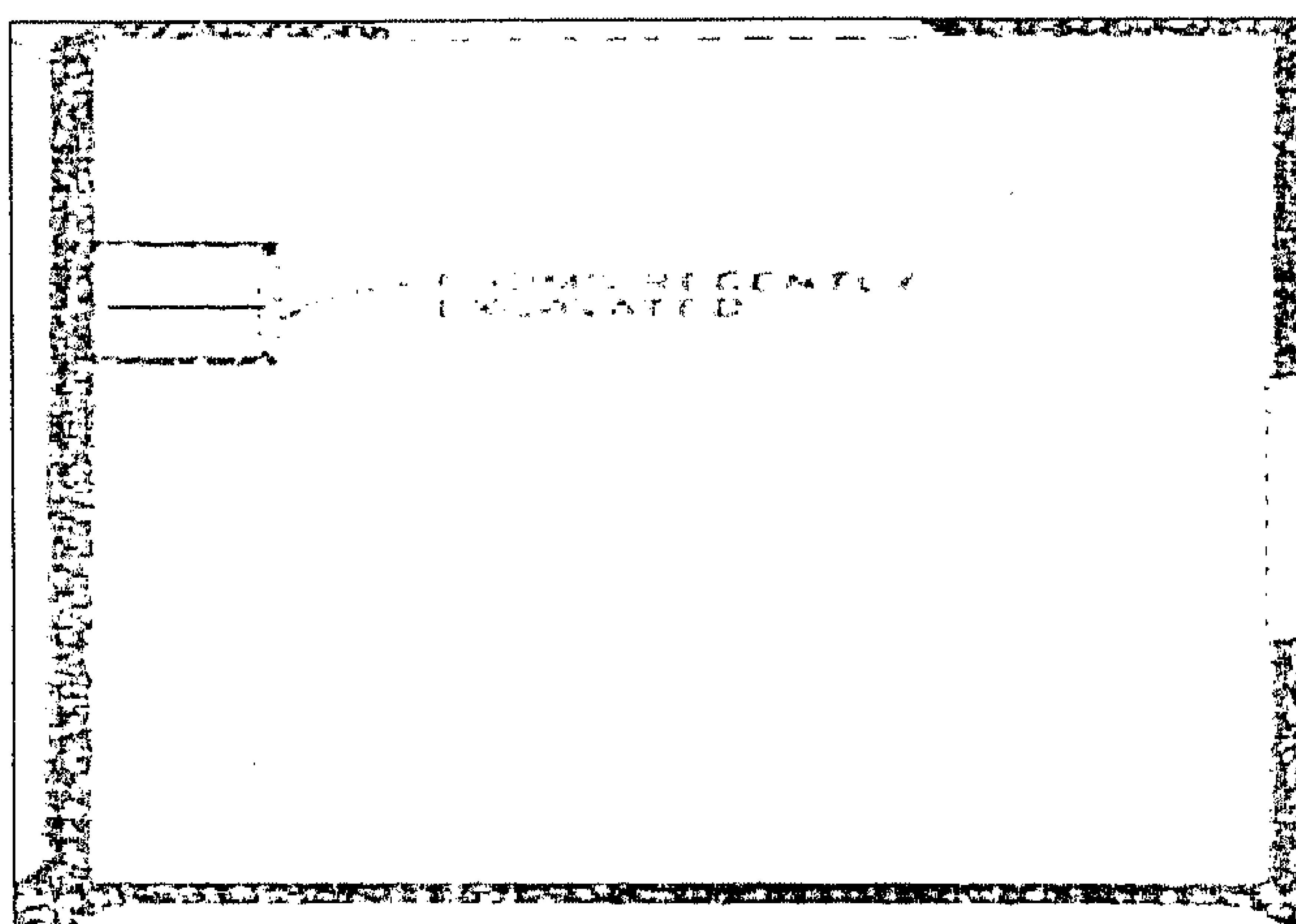
ملحق رقم ٢٣

قصر البنات



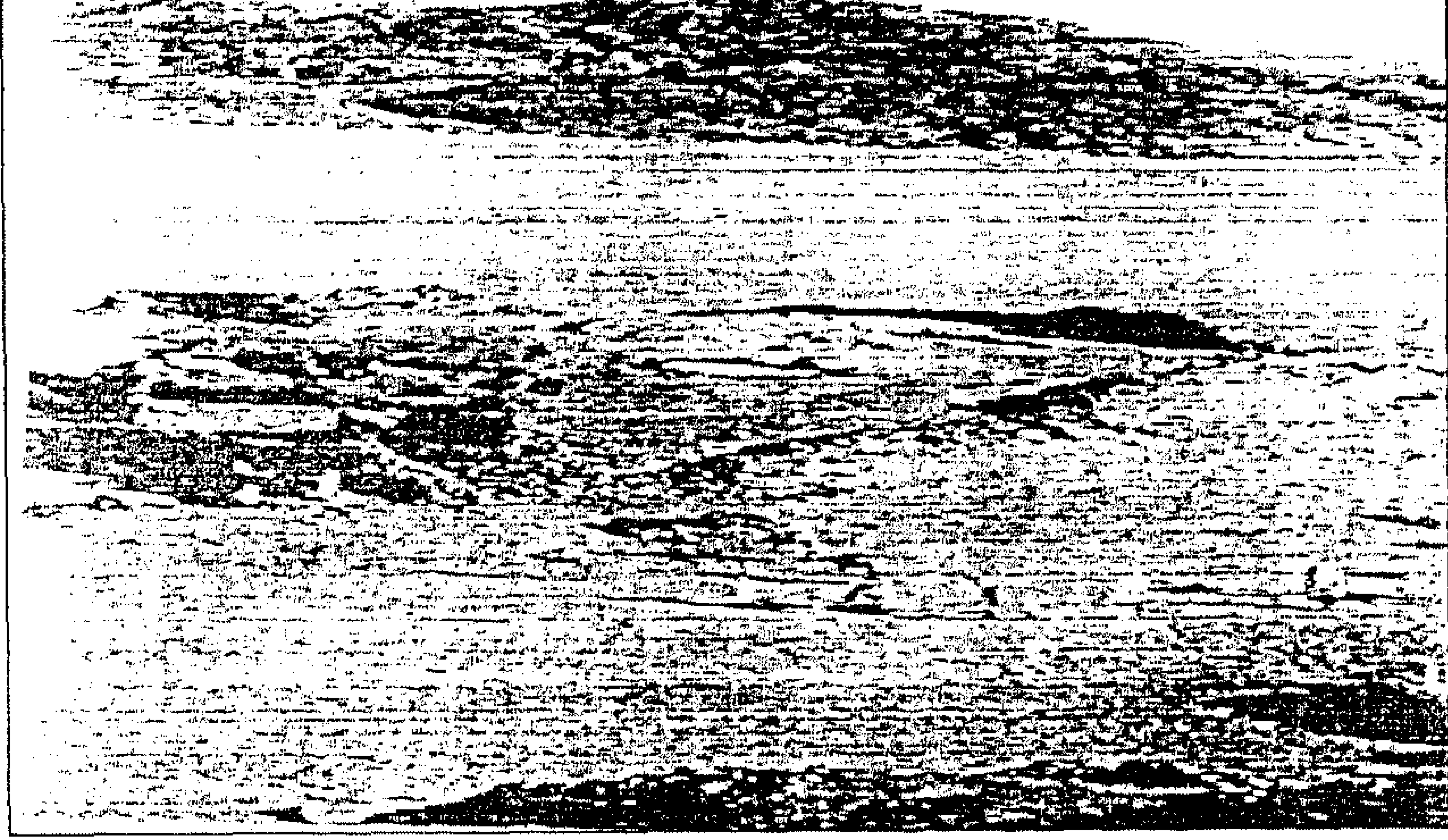
ملحق رقم ٢٤

محطة قصر البنات



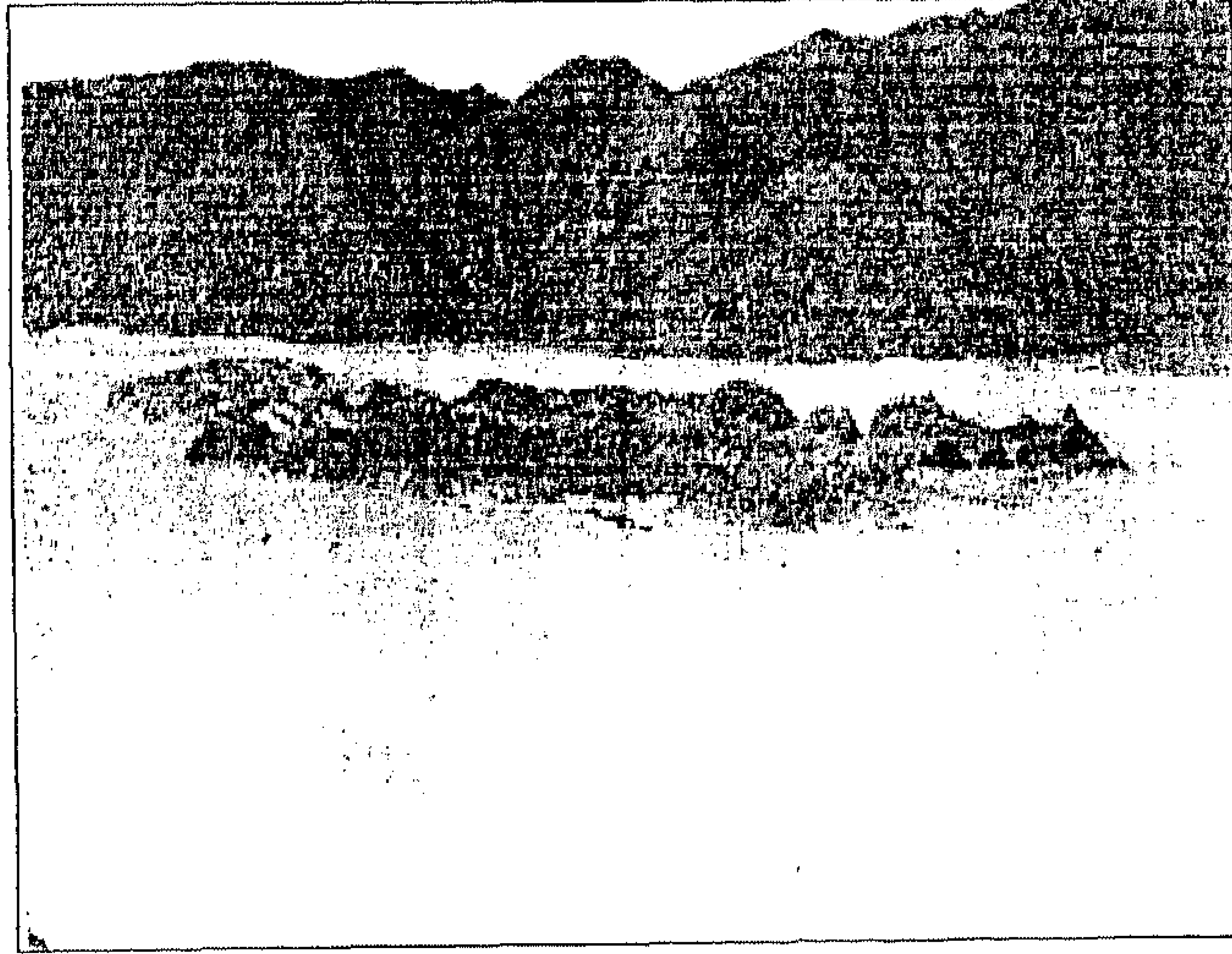
ملحق رقم ٢٥

محطة الموتولا



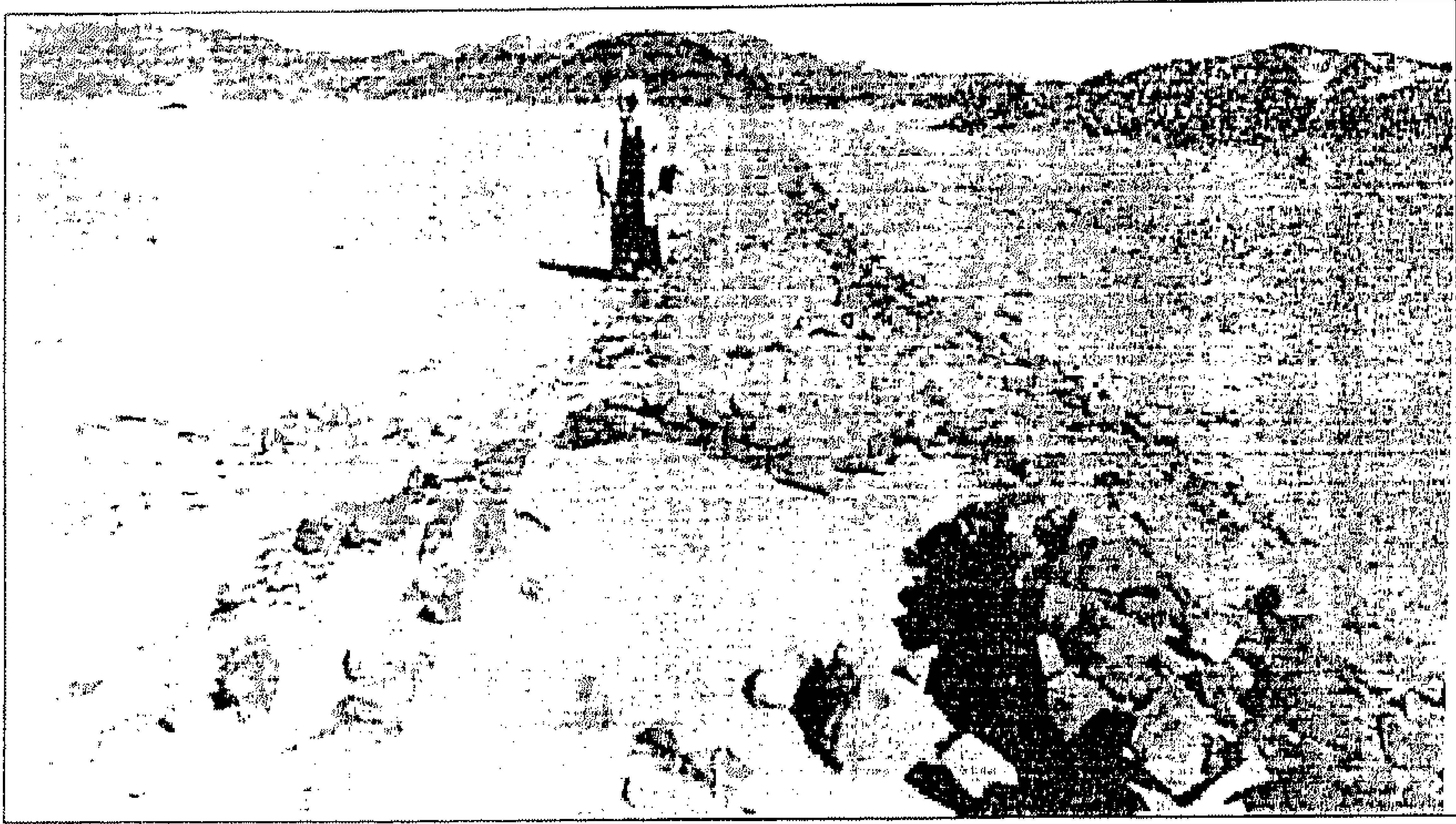
ملحق رقم ٢٦

محطة مياه كانيس



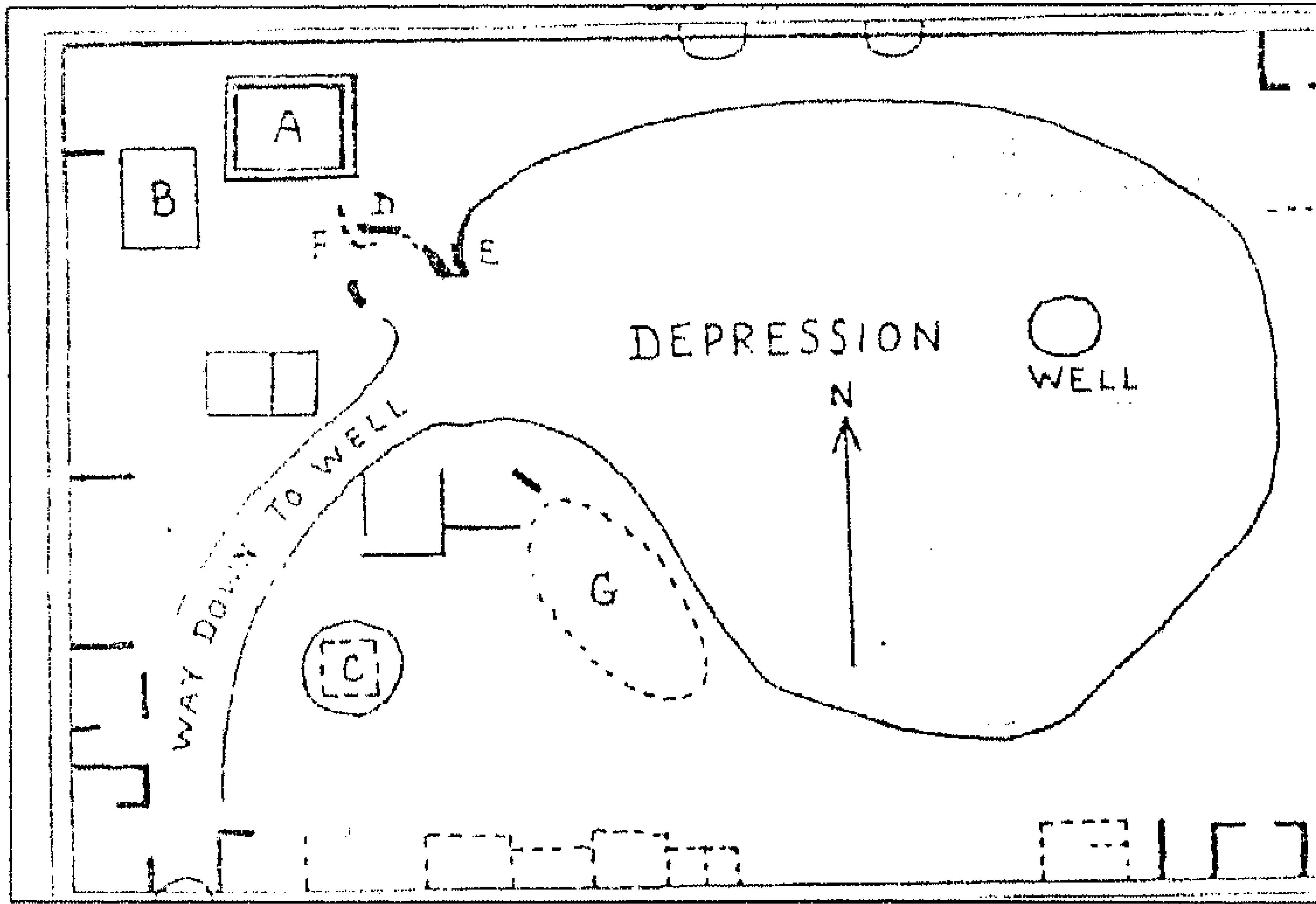
ملحق رقم ٢٧

محطة أبو زوال



ملحق رقم ٢٨

مجري مائي في أبو زوال



ملحق رقم ٢٩

رسم تخطيطي لمحطة أبو زوال



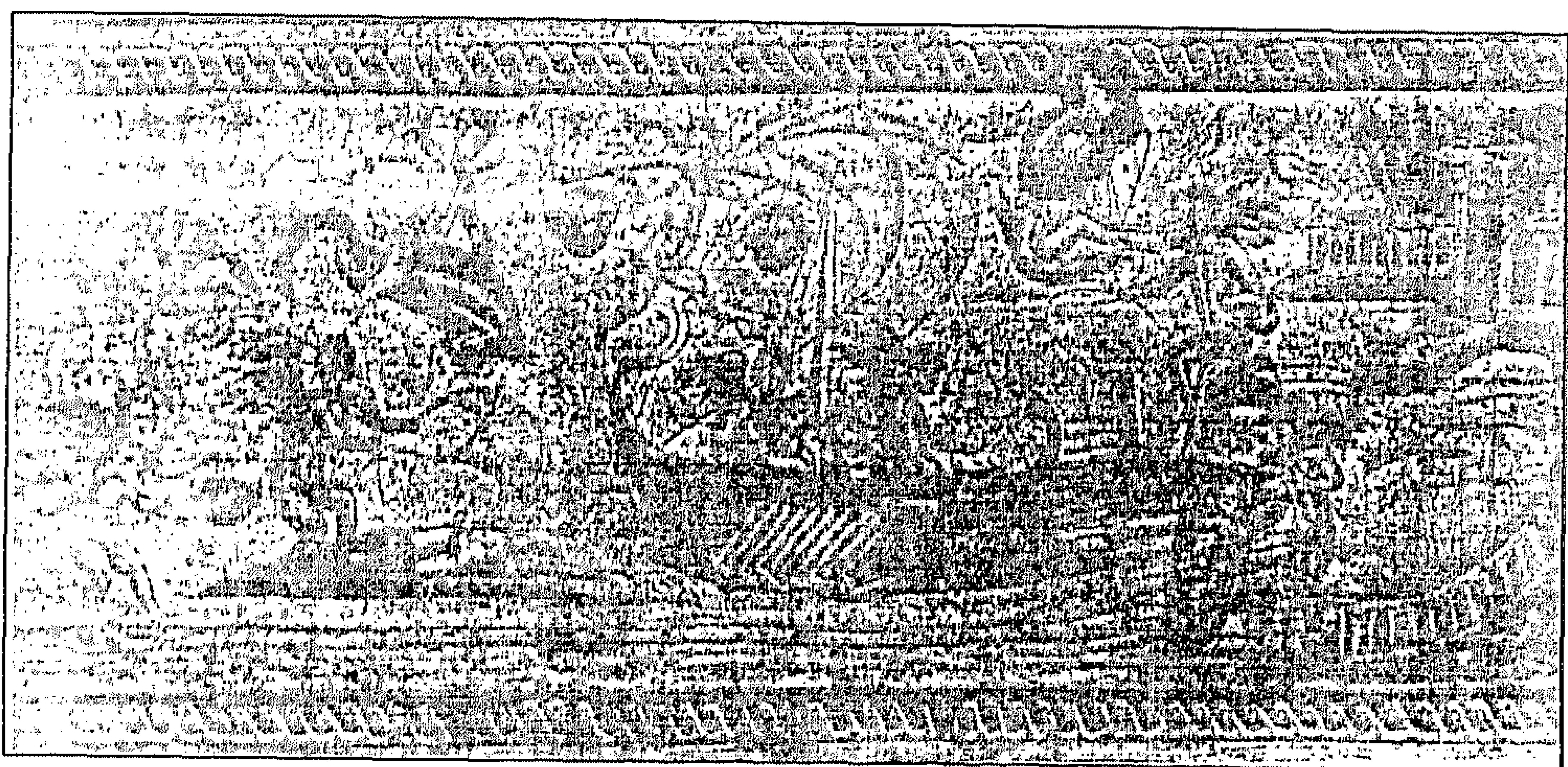
ملحق رقم ٣٠

محطة وادي الفطيري

ملحق رقم ٣١



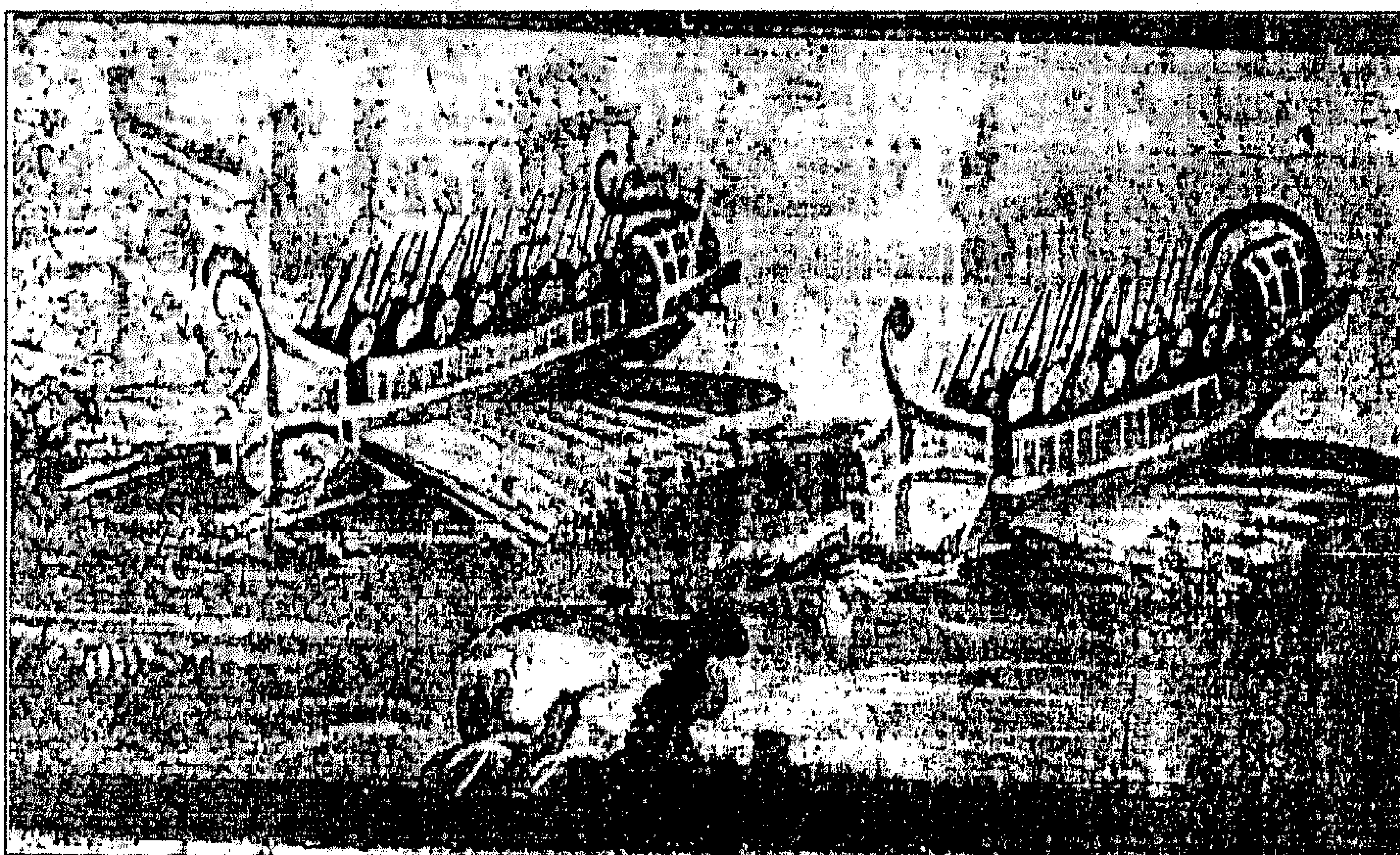
ملحق رقم ٣٢



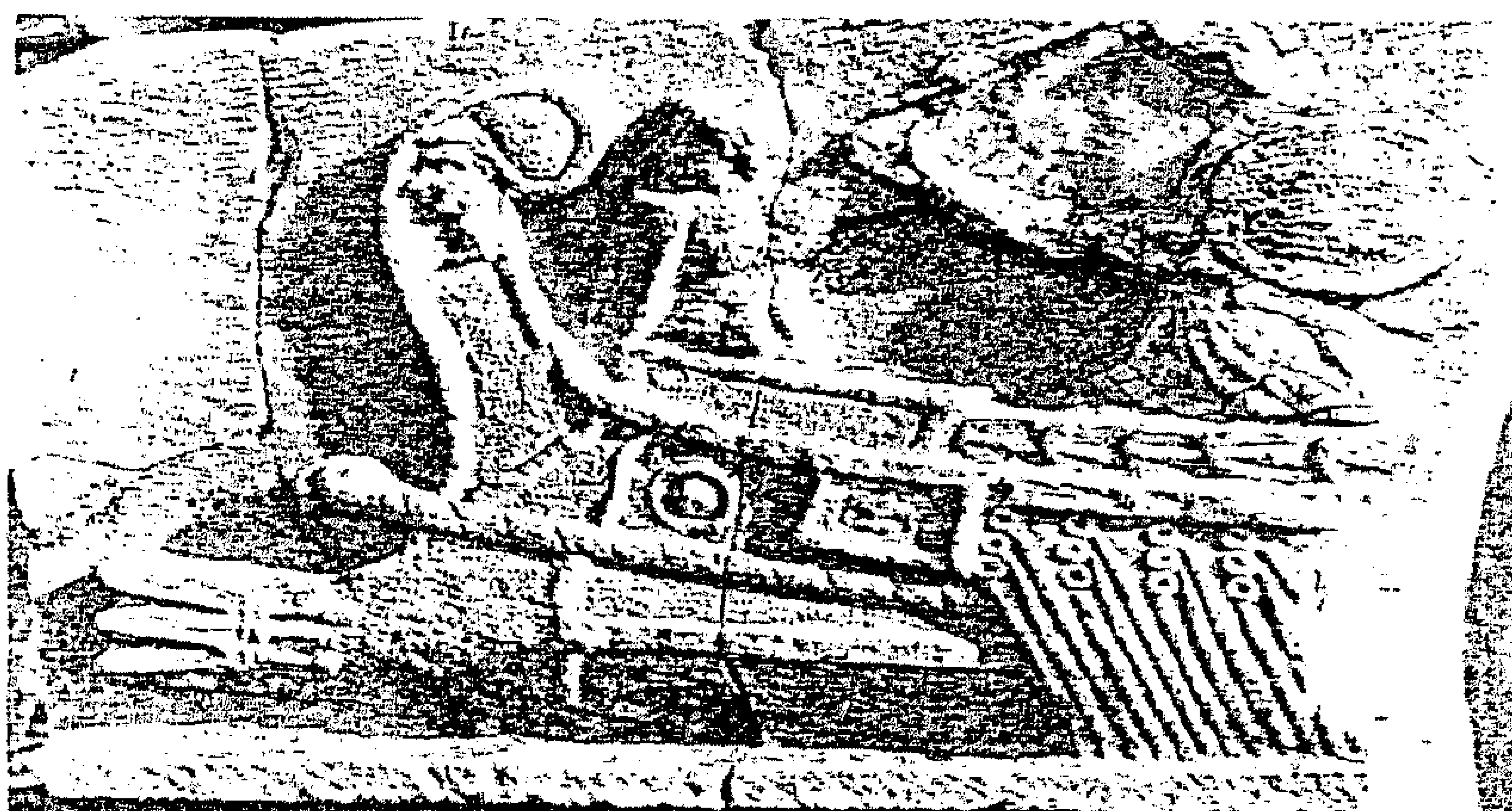
ملحق رقم ٣٣



سفينة رومانية ترجع إلى العام ٥٤ – ٦٨ ميلادياً



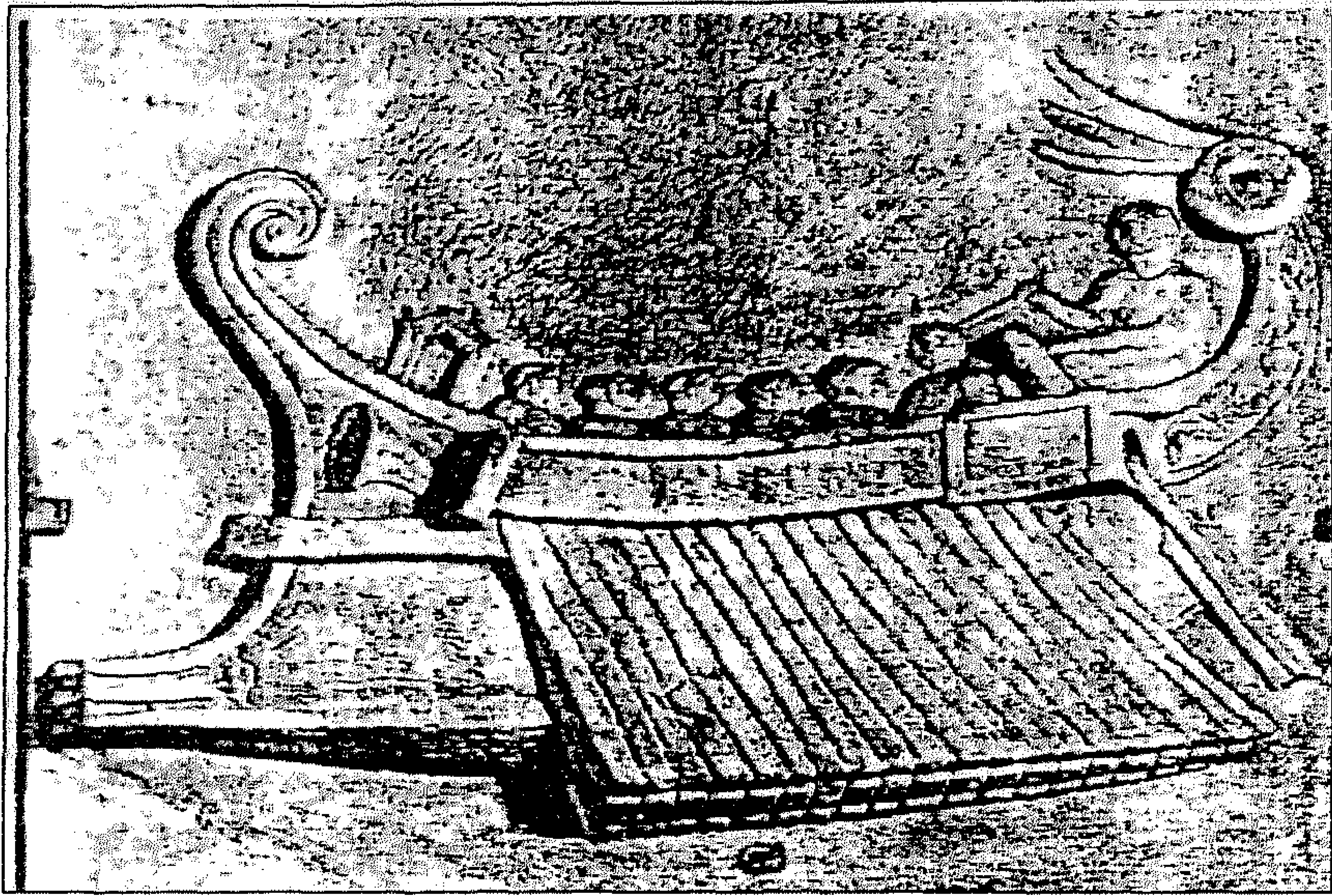
طراز من السفن الرومانية ترجع إلى القرن الأول الميلادي



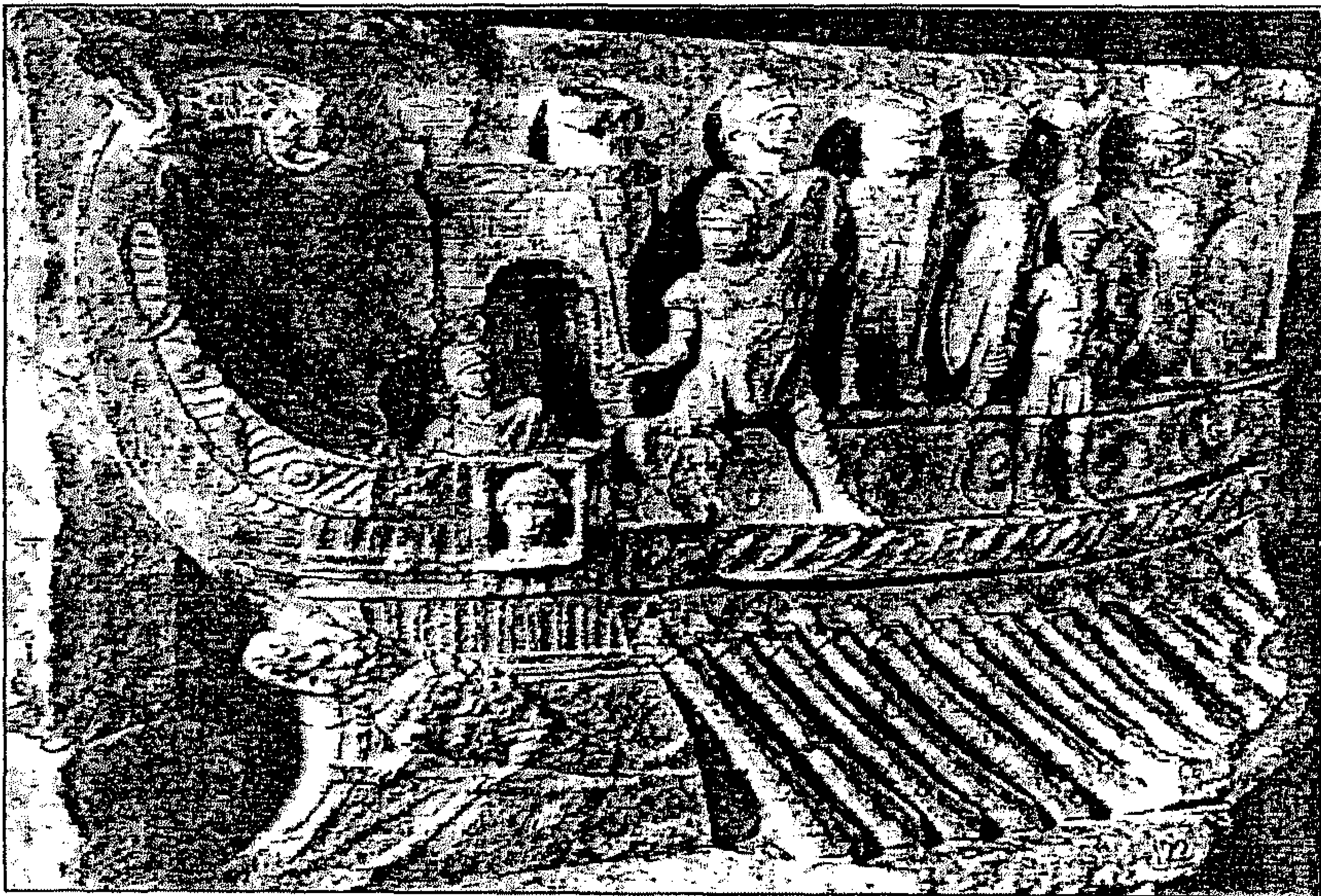
سفينة حربية رومانية ترجع إلى النصف الثاني من
القرن الأول قبل الميلاد



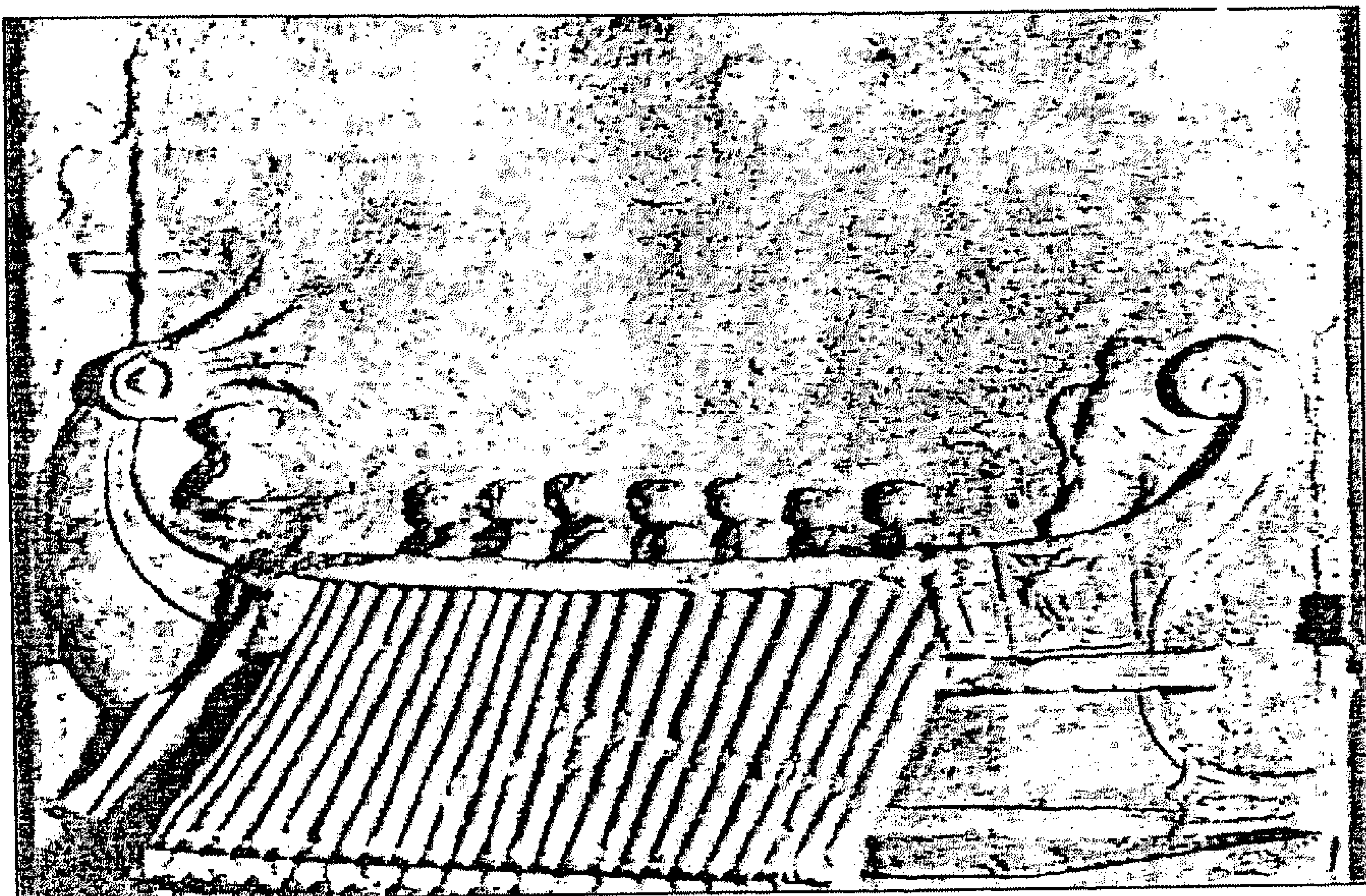
أحد أنواع سفن القتال الرومانية



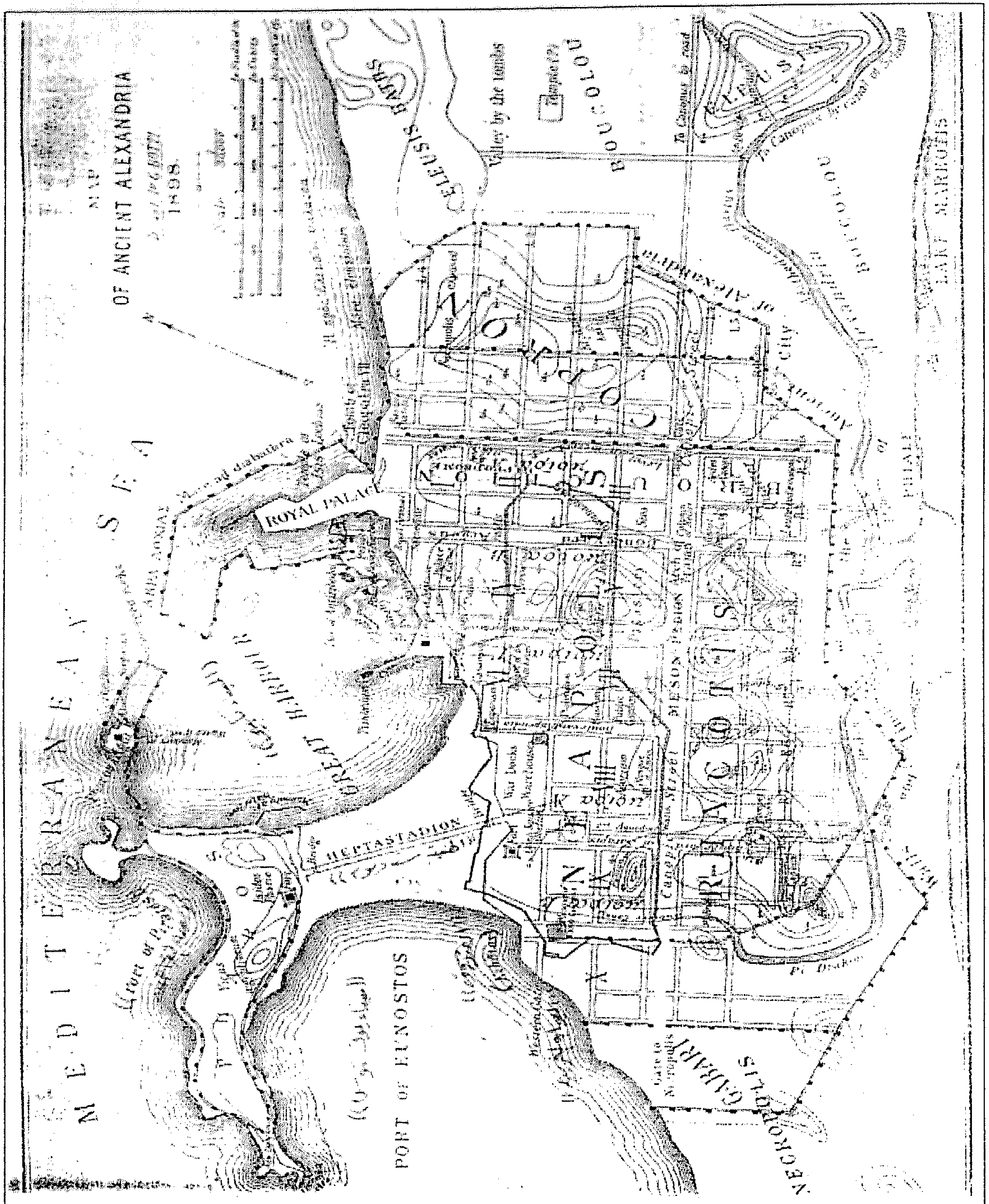
سفينة حربية رومانية من القرن الأول ق.م إلى القرن
الأول الميلادي



سفينة حربية رومانية التي ترجع إلى النصف الثاني
من القرن الأول قبل الميلادي



سفينة حربية رومانية من القرن الأول ق.م إلى القرن
الأول الميلادي



خريطة للإسكندرية القديمة يتضح لنا من خلالها :

١- الميناء الكبير

٢- ميناء يونونستوس.

٣- ميناء الملوك.

٤- الهيبتاستوديوم.

قائمة الاختصارات

الاختصارات

Aeg.	Aegyptus, Rivista Italinanaedi Egittologia di papirologia (Milano) 1920 –1987.
AHR.	American Historical Review (New York).
Anc. Soc.	Ancient Society, Louvain.
BASP.	The Bulletin Of The American Society Papyrologists (New York).
BFA.	Bulletin Of The Faculty Of Arts (Fouad Univ. Press, Cairo).
CdE.	Chronique d, Egypte, (Bruxelles).
CSJ.	Cairo, Scientific Journal.
CP.	Classical Philology,(London).
EP.	Etudes de Papyrologie, (Le Caire) 1932.
FSELEHT.	The Foundation Of Social and Economic Life in Egypt in Hellenistic Times, By Rostovtzeff.
GM.	Göttinger Miszellen, Beitrage zür Ägyptologischen Diskussion, (Göttingen).
ICP.	International Congress of Papyrology, Copenhagen.

JARCE.	Journal of The American Research Center In Egypt.
JEA.	The Journal of Egyptian Archaeology, London, 1914-
JJP.	The Journal of Juristic Papyrology, (Varsovie).
JHS,	The Journal of Hellenistic Studies, London.
JRS	Journal of Roman Studies (London).
LCL	Loeb Classical Library.
NH.	Natural History (In Corporation Nature Magazine)
PB.	Papyrologice Bruxellensia, Bruxell.
SEHRE.	Social and Economic History of the Roman Empire. by Rostovtzeff.
SEHHW.	The Social and Economic History of The Hellenistic Werld, by Rostovtzeff.
SOACRP.	Studi in Onore di Aristide Calderini e Roberto Parlbeni. Milano.
ZPE.	Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik, Bonn.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المصادر الأدبية الكلاسيكية:

Diodorus. Histories, L.C.L. Translated by. C.H. Old Father. 12 vols., London. 1946- 1976.

Herodotus. Histories, L.C.L Translated by A.D. Godley – 4 vols., London. 1946- 1950.

Pliny. Natural History L.C.L Translated by M.A. Rackham, London, 1938.

Plutarchus. Plutarchus Lives, L.C.L Translated by B. Perrin 11 vols., London. 1949.

Polybius. The Histories L.C.L Translated by W.R. Paton. 6 vols., London. 1932 –1960.

Strabon. The Geography of Strabo, L.C.L. Translated by H.L. Jones 8 vols., London. 1967.

ثانياً: المصادر البردية

P. Amh. The Amherst Papyri, Being an Account of The Greek Papyri in the Collection of the Right Hon. Lord Amherst of Hackney.
F.S.A. at Didlington Hall, Norfolk, ed.
B.P. Grenfell, and A.S. Hunt. 2 vols., London 1900-1901.

B.G.U. Aegyptische Urkunden aus den Staatlichen Museen zu Berlin, Griechische Urkunden, ed .U. Wilcken and W. Schubart, Berlin I-XIII (1895-1976) .

P.C.Zenon Zenon Papyri, Catalogue General des Antiquities Egyptiennes du Muse du Caire, ed. C.E.Edgar. Cairo 1925- 31 4 vols., vol., V Published by the Societe Fouad I de Papyri.

P. Cornell. Greek Papyri in the Library of Cornell University. Ed. W.L. Westermann and A.A. Schiller, New York,. 1920.

P. Col. Columbia. Papyri II, Tax Lists and Transportation Receipts from Theadelphia. Ed. W.L. Westermann and C.W. Keyes. New York 1932.

P. Enteuxeis Gueraud, Requetes et Plaints Adressees au Roi d'Eg. au III Siecle Avant. J.c. Texetes et Documents, Le Caire, 1931-2

P. Fay. Fayum Towns and their papyri. Ed. B.P. Grenfell, A.S. Hunt and D.G. Hogarth. London. 1900

P. Flor. Papyri Greco-Egizii, Payri Fiorentini. Ed. G. Vitelli and D. Comparetti. 3 vols. Milan, 1906, 1908, 1915.

P. Giss. Grech. Papyri in Museum d. Oberhessischen Geschichtsvereins Z. Giessen. Bd. I, I, von Kornemann 4. Edger, 1910; Bd. I, 2 von Meyer, 1914; Bd. I, 3 von Korneman 4. Meyer, 1912

P. Goodspeed A Greek Papyrus Reader wit Vocabulary. Ed E.J. Goodspeed and E.C. Colwell.
The University of Chicago Press Chicago. Illinois.

P. Hamb. Griechische Papyrusurkunden der
Hamburger Staats – und Univestatsbibliothke.1 (in 3 parts), ed. P. M. Meyer. Leipzig- Berlin, 1911-1924.

P. Hib. The Hibeh Papyri, I ed. B.P. Grenfell and A.S. Hunt, London 1906; II ed. E.G. Turner and M.T. Lenger, London 1955.

P. Lond. Greek Papyri in the British, at Present 7 vols, ed. G.F.Kenyon, H.I.Bell, W.E. Crum and T.C. Skeat London 1893- 1974.

P.Lille. Papyrus Grecs (Institut Papyrologique de I, Universite de Lille) ed.P.Jouet, P.Collart, J. Lesquier, M. Xoual. Paris. 1907, 1908, 1923, 1928.

-p.Oxy. The Oxyrhynchus Papyri, ed. B.P. Grenfell, A.S.Hunt and others, London vol. I 1898 to vol. 59 1992 in Progress.

P. Petrie. The Filinders Petrie Papyri, Dublin. I ed. J.P.Mahaffy. 1891; II ed. Mahaffy. 1893; III ed. J.P. Mahaffy and J.G. Smyly 1905.

P.S.I. Papyri Greci e Latini (Pubblicazioni della Societa Italiana per la Ricerca dei Papiri Greci e Latini in Egitto.) Florence. the first Eleven Volumes were edited by a Number of Persons under the General Direction of G. Vitelli and M. Norsa. A List of Reeditions of Documentary text is Given by. P. Pruneti in Pap. Flor. XIX: 2, pp.475- 502. vol. 1912 vol. XIV 1957.

P. Rev. Revenue, Laws of Ptolemy Philadelphus, ed. B.P. Grenfell. Oxford. 1896. Reed. J. Bingen in SB Beiheft.l, 1952.

P. Ross. Georg. Papyri Russischer und Georgischer Sammlungen. Tiflis. RP. AMHJII, Ptolemaische und Fruhromische Texte,ed. O. Kruger. 1929. V,varia, ed. G. Zereteli and P. Jernstedt. 1935.

P. Ryl. Catalogue of the Greek Papyri in the John Rylands Library, Manchester. I Litrary Texts ed.A.S.Hunt. Manchester. 1911. II Documents of the Ptolemaic and Period, ed. J.de M.Johnson, V. Martin and Hunt, Manchester 1915. III Theological and Literary Texts, ed. C.H. Roberts. Manchester 1938. IV Documents of the Ptolemaic, Roman and ByzantinePeriod. Ed. C.H. Roberts and E.G. Tur- ner. Manchester. 1952.

SP. Studien zur Plalaeographie und Papyruskund, ed. C. Wessely. A, Periodical Publication Iissued Irregularly and Miscellanous in Chara cter 22. vols., Leipzig., 1904- 1922.

P. Tebt The Tebtunis Papyri, ed. B.P. Grenfell, A.S. Hunt, J.G. Smyly, E.J. Goodspeed and C.C. Edger. London 1902- 1938. I ed. B.P. Grenfell, A.S. Hunt, J.G. Smyly. 1905; II ed. B.P. Grenfell, A.S. Hunt, E.J. Goodspeed 1907; III pt. I ed. A.S. Hunt, J.G. Smyly Assisted by. B.P. Grenfell, E. Lobel and M. Rostovtzeff, 1933; pt. II ed. A.S. Hunt, J.G. Smyly and C.C. Edgar. 1938. IV ed. J.G. Keenan and J.G. Shelton. London, 1976.

U.P.Z. Urkunden der Ptolemaerzeit (Alter funde) ed. U. Wilcken I, Papayri aus Unteragypten, Berlin- Leipzig 1927; II, Papyri aus Oberagypten, Berlin 1935- 1957.

P. Yale. Yale Papyri in the Beinecke Rare Book and Manuscript. I ed. J.F. Oates, A.E.Samuel and C.B. Welles. New Haven and Toronto 1967; II ed. S.A. Stephens Chicago 1985.

ثالثاً: النقوش

O.G.I.S W. Dittenberger, Orientis Graeci Inscriptiones Selectae, 2 vols, Leipzig 1903- 1905.

رابعا: الأوستراكا

O. Claud. Mons Claudianus Ostraca Graeca et Latina. Jean Bingen and Others, Institut Francais de Archeologie Orientale du Caire, Documents de Fouilies XXIX- 1992.

O. Tait. O.Bodl. I ed. J.G. Tait, London 1930. Egyptian Society, Graeco-Roman Memoires 21.

خامساً: المراجع العربية والمترجمة

١. **إبراهيم نصحي** : تاريخ مصر في عصر البطالمة ، أربعة أجزاء ، مكتبة الأنجلو المصرية ،ط٦، القاهرة ١٩٨٨.

٢. ــــــــــــ: دراسات في تاريخ مصرفي عهد البطالمة، مكتبة الانجلو المصرية ، القاهرة ١٩٥٩.

٣. **أبو اليسرعبد العظيم فرح:** مهام الاويكونوموس عامل المالية في مصر في عصر البطالمة " دراسة وثائقية" رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عين شمس، ١٩٨٠م

٤. ــــــــــــ:النيل في المصادر الإغريقية ، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية ، القاهرة ١٩٩٤.

٥. ــــــــــــ: الدولة والفرد في مصر (ظاهرة هروب الفلاحين في عصر الرومان) ، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، الطبعة الأولي، ١٩٩٤.

٦. **الحسيني احمد عبد الله** :الإدارة والقانون في مصر الرومانية، دراسة لوظيفة الإبستراتيجيا، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ط١، القاهرة ٢٠٠م.

٧. **أدولف إرمان.** : مصر والحياة المصرية في العصور القديمة، ت/ عبد المنعم أبو بكر، محرم كمال ، بدون تاريخ .

٨. **آمال محمد محمد الروبي** : مصر في عصر الرومان، دراسة سياسية، اقتصادية، اجتماعية ،في ضوء الوثائق البردية ،٣٠ق. م- ٢٨٤م، ١٩٨٠ م.

٩. ــــــــــــ: كرانيس – كوم أوشيم، دراسة بعض المظاهر الاقتصادية والاجتماعية في العصر الروماني (٣٠- ق.م –٢٨٤م) رسالة دكتورا ه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، (١٩٧٥)، ص١٤٣.

١٠. **أيدرس بل** : مصر من الإسكندر الأكبر حتى الفتح العربي ، " دراسة في انتشار الحضارة الهلينية واضمحلالها" ت/ عبد اللطيف احمد علي، دار النهضة ا لعربية ،٩٧٢.

١١. **جورج بوزنر وآخرون:** معجم الحضارة المصرية القديمة ، ت/ أمين، مكتبة الأسرة مهرجان القراءة للجميع ، ط٢، ١٩٩٦م.

١٢. **جيمس هنرى بريستيد:** فجر الضمير ،ت/ سليم حسن ، مكتبة الأسرة، مهرجان القراءة للجميع ، ١٩٩٩م.

١٣. ــــــــــــ: تاريخ مصر منذ أقدم العصور إلي الفتح الفارسي ، ت/ حسن كمال ، م/ محمد حسنين الغمراوي ، ط١، وزارة المعارف، القاهرة ١٩٢٩.

١٤. **حسن الإبياري :** تاريخ مصر الاجتماعي والاقتصادي في عصر الرومان، دار العلوم بالفيوم، ٢٠٠٤م.

١٥. **حسين محمد احمد يوسف :** النقابات في مصر الرومانية " دراسة وثائقية" تاريخ المصريين (١١٩) الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٨م.

١٦. ــــــــــــ: أسعار المنتجات الصناعية واجور أرباب الحرف والمهن في مصر إبان عصر البطالمة " دراسة وثائقية" رسالة دكتوراه غير منشورة جامعة القاهرة ، ٢٠٠م.

١٧. **حسين حسين رزق :** الشرطة والحراسات في مصر في العصرين البطلمي والروماني ،"في ضوء الأوراق البردية" رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة حلوان ، القاهرة ، ٢٠٠٥م.

١٨. **سليم حسن :** موسوعة مصر القديمة، أجزاء، ٢، ١٠، ١٣، ١٦،مكتبة الأسرة ، مهرجان القراءة للجميع،القاهرة ٢٠٠م .

١٩. **و.هـ . ستيفنسون:** النشاط التجاري في العالم الروماني " مقالة في مجلة تاريخ العالم" إعداد / هاميرتون ، ت/ قسم الترجمة بوزارة التربية والتعليم، بدون تاريخ.

٢٠. **سيد الناصري :** تاريخ الإمبراطورية الرومانية السياسي والحضاري، ج٢، ١٩٧٨م.

٢١. **شحاتة محمد إسماعيل:** انحرافات الموظفين في مصر في عصر البطالمة، رسالة دكتوراه غير منشورة ، جامعة عين شمس ، ١٩٧٨م.

٢٢. ــــــــــــ: تأثير الرياح الموسمية في أحوال مصر والجزيرة العربيةالسياسية والاقتصادية " من ١١٦ق.م- ٢٥م" مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، العدد ١٣، القاهرة ١٩٩٦م.

٢٣. **عاصم احمد حسين :** الضرائب في مصرفي العصر البطلمي ، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عين شمس ، ١٩٧٧م.

٢٤. **عبد اللطيف احمد علي :** مصر والإمبراطورية الرومانية في ضوء الأوراق البردية، دار النهضة العربية ،ط٦، ١٩٩٣م.

٢٥. **عودة عبد الواحد جودة :** محاضرات في تاريخ مصر تحت حكم الرومان، دار الثقافة العربية ، ٢٠٠٣م.

٢٦. ــــــــــــــ: المصارف المالية في مصر البطلمية ، رسالة دكتوراة غير منشورة ، جامعة عين شمس ، ١٩٩١م.

٢٧. **فاطمة الزهراء هاشم محمد ألليثي :** التعليم المهني في مصر الرومانية ، في ضوء الوثائق البردية ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، جامعة القاهرة، ٢٠٠٠م.

٢٨. **فادية محمد أبوبكر إبراهيم:** منف في العصر البطلمي ، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الإسكندرية ، ١٩٧٧.

٢٩. **كمال عباس كاسب :** " قرية تبتونيس في العصر البطلمي " نظامها الإداري ونشاطها الاقتصادي وحياتها الاجتماعية ومخلفاتها الأثرية (دراسة مستمدة من المصادر الأصلية) رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عين شمس، ١٩٩٤م.

٣٠. **لطفي عبد الوهاب يحيي :** دراسات في العصر الهللينستي، أبعاد العصر الهللينستي / دولة البطالمة في مصر ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ١٩٩٥م.

٣١. **محمد السيد عبد الغني:** التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للعصر البطلمي المبكر ، دراسة حالة لانشطة زينون خارج الفيوم، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية، ٢٠٠٢م.

٣٢. **محمد عواد حسين :** البحرية المصرية في عهد البطالمة" تاريخ البحرية المصرية" ١٩٧٣م.

٣٣. **محمد فهمي عبد الباقي:** المشرفون " επιτηρεται" في مصر في عصر الرومان حتى القرن الثالث الميلادي ، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش العدد١٦، القاهرة ١٩٩٩م.

٣٤. ــــــــــــــــ: قناة الإسكندرية " في ضوء نقوش من العصر الروماني" مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش ، العدد ١٣، القاهرة ١٩٩٦م.

٣٥. **محمود إبراهيم السعدني** : تاريخ مصر في عصري البطالمة والرومان (موضوعات مختارة)، مكتبة الانجلو المصرية ، القاهرة ٢٠٠٠م.

٣٦. **مصطفي ألعبادي** : مصر من آلاسكندر الأكبر حتى الفتح العربي ، مكتبة الانجلو المصرية ، ١٩٧٥م.

٣٧. ــــــــــــــــ: ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية في العصرين البطلمي والروماني ، " تاريخ سواحل مصر الشمالية عبر العصور" (تاريخ المصريين) الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ٢٠٠١م.

٣٨. **مصطفي كمال عبد العليم** : الأرض والفلاح في مصر في عصر البطالمة، " محاضرة ألقيت في مقر الجمعية المصرية للدراسات التاريخية " القاهرة ١٩٧٠م.

٣٩. **مصطفي عزمي محمد**: البهنسا في العصرين الفرعوني واليوناني- الروماني دراسة أثرية حضارية " ، رسالة ماجستير غير منشورة جامعة القاهرة ٢٠٠١م.

٤٠. **منيرة محمد الهمشري** : النظام الإداري والاقتصادي في مصر في عهد دقلديانوس (٢٨٤- ٣٠٥م) تاريخ المصريين (١٤٥) الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٩٩م.

٤١. **منتهي محمود الصاوي** : النقل النهري للغلال في مصر في العصر البطلمي، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش العدد ٢٠، القاهرة، ٢٠٠٣م.

٤٢. **موسوعة وصف مصر**: "المصريون المحدثون" تأليف / علماء الحملة الفرنسية، ت/ زهير الشايب ، مهرجان القراءة للجميع ، مكتبة الأسرة ، الجزء الأول ، القاهرة ، ٢٠٠٢.

٤٣. **ناريمان درويش** : الجغرافية التاريخية لمنطقة محافظة المنيا منذ العصر الفرعوني وحتى نهاية العصر الروماني ، مراجعة /يسري الجوهري ، الهيئة المصرية العامة للكتاب،(فرع الإسكندرية) ١٩٨٠م.

٤٤. **نافتالي لويس :** الحياة في مصر في العصر الروماني(٣٠ق. م. - ١٨٤م) ، ت/ آمال محمد الروبي ، تعليق محمد حمدي إبراهيم ، ط١، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية ،(١٩٨١) .

٤٥. **هيثم محمد عبد العليم عرفة :** ثورات المصريين ضد البطالمة(من ٣٢٣ق.م- ٣٠ق. م.) (دراسة تحليلية في ضوء أوراق البردي والنقوش) رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة حلوان، القاهرة ٢٠٠٣م.

٤٦. **وزارة الثقافة والإرشاد القومي :** تاريخ الحضارة المصرية (العصر اليوناني والروماني والعصر الإسلامي)، المجلد الثاني، العدد٣، بدون تاريخ.

سادساً: المراجع الأجنبية

1. **Alston, R .,** "Soldier and Society in Roman Egypt" (A Social History) London.(1995).
2. **Bagnall, R .S.,** "Upper and Lower Guard Posts" , CdE,57, Bruxelles (1982).
3. ———— "The Roman Garrison of Latopolis" BASP, 12 , (1975).
4. ————. "The Ptolemaic Trierarchs "CdE, 46, Bruxelles, (1971) ,PP. 356-362
5. ————. "Documents from Berenike,1",Greek Ostraka from the 1996-1998.Seasons , Papyrologica Bruxellensia, 31, (2000).
6. ————. "Army and Police in Roman Upper Egypt",JARCE, vol., 14, (1977) .
7. **Ball, J.,** Egypt in the Classical Geographers , Cairo , (1942).
8. **Bevan,E.** A History of Egypt Under Ptolemaic Dynasty, London, (1914)
9. **Casson . L.,** Ships and Seamanship in the Ancient World, Princeton ,(1973)
10. ———— . " First Maritime Trade in History": the Egyptians, with the Nile's Traffic as Inspirations, Ventured their Frail River Vessels at Sea , NH, 69, (1960)
11. ———— . "The Size of Ancient Merchant Ships", SOACRP, Milano,(1956).
12. ————. Travel in the Ancient World, London, (1974).
13. ———— . "The Sails in Ancient Mariners " Archaeology , 7 , (1954).
14. **Charlesworth,W . M.P.,** = Trade-Routes and Commerce of Roman Empire Hildesheim (1961)
15. **Clauson,N.Y.,** A Custom House Registry from Roman Egypt (P. Wisconsin 16) Aeg. 9, (1928).
16. **Clarysse,W .,** " Harmachis Agent of the Oikonomos on the Archive from the Time of Philopator" Ancient Society, 7, (1976) pp . 185 , ff .
17. **Cook, R .E.,** "An Archive, of Ptolemaic Shipping Documents in the Macquarie Collection" ICP , Copenhagen, (1992) pp .223- 228.
18. **Davies, R.W.,** "The Investigation of Some Crimes in Roman Egypt" Ancient Society ,4 (1973) .
19. **Elmosallamy, A.H.,** "A private Letter about Transport Charges" ICP.11,(1986) pp. 113-118
20. **Fadia Abou Baker,** " Memphis Under the Romans : the Tax for the Harbour of Memphis " ICP,II, (1992).
21. **Faulkner, R.O.,** " Egyptian Seagoing Ships " JEA , 26 , (1940), pp 3-9.
22. **Fraser, P .M. ,** Ptolemaic Alexandria , Oxford ,(1972).
23. ————. **& Roberts,** "A New Letter of Appollonius" CdE,24,(1949).
24. **Gardener, A.H .,** "The Ancient Military Road between Egypt and Palestine" JEA ,6, London ,(1920) pp. 99-116 .
25. **Hauben, H .,** "Another Boat of Cleopatra II" ZPE, 66, Bonn, (1980) p .148.
26. ————. "An Annotated List of Ptolemaic Naukleroi with Discussion of BGU, x, (1933)",ZPE,8, (1971), pp .259. ff.
27. ———— "Agathokleia and her Boats" ZPE, 16, (1975), PP. 289 ff.

28. ———. Le Transport Fluvial en Egypte Ptolemaique Les Bateaux du Roi et de La Reine" in xv e Congress International de Papyrologie, IV, Bruxelles, (1979) PP. 68-77.
29. **Husselman, E. M.,** "Papyri from Karanis" Michigan Papyri, 9, (1971) .
30. **Henne. H.,** "Sur L'interpretation de Quelques Textes Re Cemment Publies" Aeg.13,(1933).
31. **Johnson, A.C.,** Roman Egypt to the Reign of Diocletian, Baltimore, (1936) .
32. **Kunderewicz., C.,** "AD Papyrus Hib. 198.JJP., 15., Warszawa, (1965).
33. **Liddell & Scott.** Greek- English Lexicon, Oxford, 2001.
34. **Llewelyn, S.R.** New Documents Illustrating Early Christianity, vol , 8, Cambridge ,(1998).
35. **Mass, P.** "Oinanth's Husband" JEA,31, London, 1945.
36. **Meredith . D.,** "the Roman Remains in the Eastern Desert of Egypt" , JEA , 39, London ,(1953) PP. 59-106.
37. ———. "Two Inscriptions from Berenice Road" JRS, 43, (1953).
38. ———. "The Myos Hormos Road: Inscriptions and Ostraca" CdE, 31,(1956) .
39. ———. "Inscriptions from Berenice Road" CdE,29, (1954) .
40. ———. "The Roman Remains in the Eastern Desert of Egypt" JEA, 38, (1952) .
41. **Meredith, D & Tregenza . L.A.,** "Notes on Roman Roads and Stations in the Eastern Desert" BFA, 9, Cairo (1949), PP.97-126.
42. **Meijer . F .& Nijf .O.V.,** Trade , Transport and Society in the Ancient World , "Sourcebook" London ,(1992) .
43. **Milne . J.G.,** A History of Egypt Under Roman Rule, London, (1898) .
44. ———. "The Ruin of Egypt by Roman Mismanagement" , JRS, 17, (1927) .PP. 1-13.
45. **Murray, J.G .,**Handbook for Travelers in Lower and Upper Egypt, I, (1880).
46. ———. "The Roman Roads and Stations in the Eastern Desert of Egypt", JEA, 11, London, (1925) .
47. **Nibbi, A.,** "Egyptian Anchors" ,JEA, 61, London , (1975) . PP. 38-41 .
48. ———. "Remarks on the Two Stelae from the Wadi Gasus", JEA , 62, London , (1976) ,PP. 45-56.
49. ———. "Henu of Eleventh Dynasty and W3d-wr" ,GM, 17, Gottingen, (1975) , PP. 39-45.
50. **Oertile, F.,** Die Liturgy. Studien Zur Ptolemaischen und Kaiserlichen Verwaltung Agyptens. Leipzig,(1917).
51. **Preaux, C.,** L' Economie Royale des Lagides , Editions de la Fondation Egyptologique Reine Elisabeth, Bruxelles, (1939) .
52. **Preisigke, "Die Ptolemaiche Staatpost "Klio, 7,(1907).**
53. **Reekmans,T & Dack .E.V.,** "A Bodleian Archive on Corn Transport" CdE, 53,(1952) .
54. **Rostovtzeff, M.,** The Social and Economic History of the Hellenistic World ,3vols, Oxford , (1941) .

55. ———. Social and Economic History in Roman World . Oxford (1966). "The Hellenistic World and it's Economic Development", AHR, 4, New York,(1936) .
56. ———. "Angariae " Klio , 6 , (1906).
57. ———. A Large Estate in Egypt in the 3rd Century B.C., "**A Study of Economic History**" , Madison , (1922) .
58. ———. " The Foundation of Social and Economic Life in Egypt in Hellenistic Times" JEA, 6, London, (1920), PP. 161-178.
59. **Sayed, A.A.H.** " The Recently Discovered Port in Red Sea Shore", JEA ,64,(1978),PP, 69-71.
60. **Scaife, C.H.O.,** " Two Inscriptions at Mons Porphyrites (Gabal Dokhkhan), BFA, Cairo , (1935) .
61. **Schuman, V . B .** "The Basic of Accounting Practices in the Karanis Tax Rolls", Aegyptus 32, (1953), PP.221-252.
62. ———. " Taxes in Kind in Roman Egypt ", SOACRP, II (1943).
63. **Sijpesteijn, P.J.** " Three New Ptolemaic Documents on Transportation of Grain" CdE , 53, (1978) ,PP. 107-116.
64. ———. Customs Duties in Graeco – Roman Egypt, Zutphen ,(1987).
65. ———. " Custom House Receipts ",CdE, 107, (1979).
66. **Speidel, M.P.** Roman Army Studies , vol ,I ,(1984).
67. ———. Roman Army Studies , vol , 2 , (1992) .
68. **Stuart,W.V.** " Gebel Dokhkhan" CSJ, 4, Cairo, (1910).
69. **Tarn, W.W.,** Hellenistic Civilization , London , (1952).
70. ———.Hellenistic Military and Naval Developments, Cambridge, (1930)
71. ———. "Alexander's Plans" JHS,59, (1939).
72. **Tarner, E.G.,** "Egypt and Roman Empire : The Dekaprotoi "JEA ,22, (1936) .
73. **Teregenza,L.A.,** "Notes on Recent Journey from Abou Zawal to the Greiya Station", BFA,9, Cairo, (1949), PP.127-140.
74. ———. The Red Sea Mountains of Egypt , Oxford , (1955)
75. **Wallace, S.L.,** Taxation in Egypt from Augustus to Diocletian, Princeton , (1938)
76. **Warrington, J.** Everyman's Classical Dictionary, 800B.C., AD.337., London, (1965).
77. ——— **& Keyes, C.W.,** Tax lists and Transportation Receipts from Theadelphia , New York , (1932) .
78. **Weigal,** Travel in Upper Egyptian Desert , London ,(1907)
79. **Welles, C. D.,** "Complaint from A Priest of Tebtunis Concerning Grain Transportation Charges of the Late Second Century, Etudes de papyrologie, 8, Le Caire , (1957),PP.103ff.
80. **Wilcken .U., and Mitties .L.,** Grundzuge und Chrestomatie der Papyruskunde, I, Leipzig , (1912).
81. ———. "Zur Trierarchie im Lagidenreich" Raccolta Lambroso, (1925).
82. **Zaky, Aly.,** "Sitologia in Roman Egypt" JJP, 4, (1950) ,PP.289-307.
83. **Zilliacus, H.,** "Neue Ptolemaertexte zum Korntransport und Saatdar", Aegyptus ,17 , Milan , (1939) .

سابعاً: المواقع الإلكترونية.

1- **www.columbia.edu .Carrier . R.C.,** Receipts for Land Taxes and Rent of Government Animals, 5 May (1999)

2- **www.archbace.com .Langenbucher .J.,** " Long Distance Trade at Berenike "

3- **www.archbace.com .Llewelyn S. R.,** Did the Ptolemaic Postal System Work to A Timetable .

4- **www. weekly. ahram.org.eg .Said R.** " East of Edfu " Al Ahram Weekly ,18-24. February (1999), Issue ,417.

5- **www.2.rgzm.de .Boett . G.,** Merchant Vessels and Maritime Commerce in Roman Times. "Translate to E, Claire Cokagon"

6- **htt://ar.wikipedia.org**

الملخص
باللغة الإنجليزية

was to guarantee the safe of merchant ships that pass through sea routes and avoiding any attack by enemies or pirates. For those reasons both of Alexander the Great, Ptolemaic kings, and Roman prefects did their exploration voyages on the Red sea shores and other places.

After that I talked about the military navy, how they established it, moreover, I talked about merchant ships in Ptolemaic and Roman period, trade relations of Egypt, kind of ships, and crew in the Hellenistic and Roman age, in addition to talking about the harbors on the Mediterranean and Red sea shores.

The Fifth Chapter:

"taxes and customs duties on transportation", deals with the taxes like, one which were imposed on transport means, convey harvest tax, Furthermore a lot of taxes which connected with transportation, the taxes of guarding, which connected with transportation.

Also I talked about taxes which were imposed on river transport, customs duties and customs-houses or the toll-stations. in Ptolemaic and Roman period

The Sixth Chapter:

Transport charges and prices of transport means, like land and river transport charge, ship requirement, ship manufacturing and its equipments, cost of ships rent, charge of land and river transport, ships contracts under Ptolemies, and Romans times. Finally I put out an conclusion to my thesis.

__In The Second Chapter :__

"Land routes and the stations along it", deals with the stations along these routes and purpose of its constructions. Then talking about land routes.

1- the main routes, like:-

- **Coptos - Berenice Route.**
- **Coptos – Myos Hormos Route.**
- **Coptos – Leucos Lemin Route.**
- **kina – Philoteras Route.**

2-Alternative routes like:-

- **Routes in middle of the Eastern Desert .**
- **Routes in Northern Eastern Desert .**

__The Third Chapter:__

"River transport" I talked about the kind of ships and boats and it possessions , like, State possession and individuals possession, then I talked about the workers in river sailing like, ship owners, sailors , the pilots. Also I talked about guilds of ship owners. In addition, I discussed the river transport of the State grain, orders and procedure of loading, qualities of loads , manners of cheating and steals, and insurance of river sailing . finally, I talked about river transport officials:-

1- in the central administration in Alexandria .

2- in the regions.

3- in the villages .

__The fourth chapter:__

"Sea transport and the harbors". deals with sea transport which wasn't easy in that period but it needed hard work and how to insure the navigation route, impose sort of sea domination, authority and power that

Thesis summary

This research is shed light upon the transportation in Greco-Roman Egypt, I divided it into six chapters in addition to primary chapter .

The Primary Chapter:

Deals with transportation in Egypt before Hellenistic age, in which I have introduced briefly land, river, sea transport and the land routes which were used in that age.

The First Chapter:

About the land transport, I talked about land transport means in Egypt in the Ptolemaic and Roman ages like, donkeys, camels, horses, and oxen, moreover, wagons which were used in that age. Then I talked about possession of transport animals, like, state and individuals possession. Then I talked about guilds of transport animals drivers, transport private companies which were employed in serving the land transport. Also I talked about the land possession, because I want to give simple idea about agricultural land ownership system, because the majority of transport was connected with convey of agricultural productions, like grain and corn. Moreover, the different transport means were possessed by either the king - the real owner of the most lands - or the cultivators, furthermore, the compulsory service in terms of transport was imposes upon the cultivators, specially that connected with providing transport animals to exploit in conveying of the State grain. then I talked about State transport and its different stages. Also the carriage of State post, moreover, discussing the transport officials :

1- in the central administration in Alexandria :

2- in the regions.

3- in the villages .

Helwan University
Faculty of Arts
History Department

Transportation in Graeco- Roman Egypt

"Documental Study From Papyri"

A Research Submitted By

Abd Ellatif Fayez Ali

To Receive Master's Degree in Arts

Under Supervision Of

Prof. Doc. Mahmoud Ibrahim El Saadadny

Professor of History & Greek and Roman Civilization

Vice Dean of Faculty of Arts, Department of Society

and Environment Affairs

Helwan University

2006